Kapitola M

Vyhodnocení připomínek

M. Vyhodnocení připomínek

Krajský úřad Jihomoravského kraje ve smyslu § 42 odst. 4 a § 39 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánovaní a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, zpracoval návrh vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také A1 ZÚR JMK).

Součástí vyhodnocení připomínek jsou přílohy:

- Příloha č. 2 („PŘÍLOHA VYHODNOCENÍ“) odůvodnění A1 ZÚR JMK;
- Příloha č. 3 („PŘÍLOHA PODÁNÍ“) odůvodnění A1 ZÚR JMK.

Obsah kapitoly:

M.1. Vyhodnocení připomínek uplatněných ke společnému jednání o návrhu A1 ZÚR JMK podle § 37 odst. 3 stavebního zákona 973

M.1.1. Vyhodnocení připomínek sousedních krajů 973

M.1.1.1. Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, 58733 Jihlava 973

M.1.1.2. Kraj Olomoucký, Jeremenkova 1191/40a, 77911 Olomouc 973

M.1.1.3. Kraj Pardubický, Komenského náměstí 125, 53211 Pardubice 974

M.1.2. Vyhodnocení připomínek obcí a MČ Brna 975

M.1.2.1. Město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno 975

M.1.2.2. Městská část Brno-Bosonohy, Bosonožské náměstí 1, 642 00 Brno-Bosonohy 979

M.1.2.3. Městská část Brno-Chrlice, Chrlické nám. 4, 643 00 Brno 1008

M.1.2.4. Městská část Brno-Kníničky, Nová 11, 635 00 Brno 1019

M.1.2.5. Městská část Brno-Líšeň, Jírova 2, 628 00 Brno 1035

M.1.2.6. Město Bzenec, Náměstí Svobody 73, 696 81 Bzenec 1035

M.1.2.7. Obec Jamolice, Jamolice 8, 672 01 Jamolice 1036

M.1.2.8. Obec Jinačovice, Jinačovice 83, 664 34 Kuřim 1037

M.1.2.9. Obec Lhota Rapotina, Lhota Rapotina 15, 679 01 Lhota Rapotina 1042

M.1.2.10. Obec Lubě, Lubě 15, 679 21 Lubě 1043

M.1.2.11. Obec Malhostovice, Malhostovice 75, 666 03 Malhostovice; Obec Moravany, Vnitřní 49/18, 664 48 Moravany; Obec Ostopovice, U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice; Obec Skalička, Skalička 10, 666 03; Obec Všechovice, Všechovice 32, 666 03 Tišnov 3 1045

M.1.2.12. Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice 1063

M.1.2.13. Obec Ratíškovice, U Radnice 1300, 696 02 Ratíškovice 1066

M.1.2.14. Město Šlapanice, Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice 1066

M.1.2.15. Obec Troubsko, Zámecká 150/8, 664 41 Troubsko 1069

M.1.2.16. Městys Velké Němčice, Městečko 85, 691 63 Velké Němčice 1088

M.1.3. Vyhodnocení připomínek oprávněných investorů 1090

M.1.3.1. MND a.s. / IČ: 28483006, Úprkova 807/6, 695 01 Hodonín 1090

M.1.3.2. GasNet s.r.o. / IČ: 27295567, Klíšská 940/96, 400 01 Ústí nad Labem 1091

M.1.3.3. E.ON Distribuce, a.s. / IČ: 28085400, Lidická 36, 659 44 Brno 1093

M.1.3.4. ŘSD ČR / IČ: 65993390, Šumavská 33, 602 00 Brno 1094

M.1.4. Vyhodnocení připomínek – veřejnost 1095

M.1.4.1. [redacted] 1095

M.1.4.2. [redacted] 1096

M.1.4.3. [redacted] 1097

M.1.4.4. [redacted] 1099

M.1.4.5. [redacted] 1100

M.1.4.6. [redacted] 1102

M.1.4.7. [redacted] 1103

M.1.4.8. [redacted] 1105
M.1.4.9. 28 občanů 1111
M.1.4.10. [redacted] (podpisy 372 občanů) 1112
M.1.4.11. Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování 1118
M.1.4.12. [redacted] 1123
M.1.4.13. Spokojené díly z.s. / 22672818 1126
M.1.4.14. Spokojené díly z.s. / 22672818 1153
M.1.4.15. Spolek za lepší životní prostředí, z.s. / 227 177 157 1160
M.1.4.16. Spolek Obchvat, z.s. / 266 06 119 1162
M.1.4.17. [redacted] 1163
M.1.4.18. Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s. 1181
M.1.4.19. [redacted] 1198
M.1.4.20. 836 občanů 1200
M.1.4.21. 877 občanů 1203
M.1.4.22. 886 občanů 1204
M.1.4.23. [redacted] (podpisy 3336 občanů) 1206
M.1.4.24. 69 občanů 1215
M.1.4.25. [redacted] (podpisy 112 občanů) 1220
M.1.4.26. Pěkný jih z.s. / 22725351 1227
M.1.4.27. [redacted] (podpisy 3361 občanů) 1250
M.1.4.28. [redacted] 1259
M.1.4.29. Drásovská iniciativa, z.s. / 02835029 1283
M.1.4.30. [redacted] 1307
M.1.4.31. Občanské sdružení Drásov, z.s. / 22815988 1330
M.1.4.32. [redacted] 1354
M.1.4.33. [redacted] 1361
M.1.4.34. 14 občanů 1362
M.1.4.35. [redacted] 1364
M.1.4.36. [redacted] 1387
M.1.4.37. [redacted] 1411
M.1.4.38. [redacted] 1419
M.1.4.39. Spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně Bosonohách, z.s./26660407 1427
M.1.4.40. Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s./75053446 1436
M.1.4.41. [redacted] (podpisy 3 občanů) 1446
M.1.4.42. Přehradní s.r.o. 1451
M.1.4.43. [redacted] (podpisy 332 občanů), dtto [redacted] (podpisy 332 občanů) 1452
M.1.4.44. [redacted] 1461
M.1.4.45. Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kniničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. / 266 53 486 1467
M.1.4.46. [redacted] 1604
M.1.4.47. [redacted] 1605
M.1.4.48. [redacted] 1610

M.1.4.49. [redacted] 1612
M.1.4.50. [redacted] 1613
M.1.4.51. [redacted] 1615
M.1.4.52. [redacted] 1616
M.1.4.53. [redacted] 1618
M.1.4.54. [redacted] 1641
M.1.4.55. [redacted] 1642
M.1.4.56. [redacted] 1643
M.1.4.57. [redacted] 1644
M.1.4.58. [redacted] 1649
M.1.4.59. [redacted] 1650
M.1.4.60. [redacted] 1651
M.1.4.61. [redacted] 1652
M.1.4.62. [redacted] 1652
M.1.4.63. [redacted] 1653
M.1.4.64. [redacted] 1654
M.1.4.65. [redacted] 1656
M.1.4.66. [redacted] 1657
M.1.4.67. [redacted] 1658
M.1.4.68. [redacted] 1659
M.1.4.69. [redacted] 1659
M.1.4.70. [redacted] 1660
M.1.4.71. [redacted] 1660
M.1.4.72. [redacted] 1661
M.1.4.73. [redacted] 1662
M.1.4.74. [redacted] 1664
M.1.4.75. [redacted] 1665
M.1.4.76. [redacted] 1667
M.1.4.77. [redacted] 1667
M.1.4.78. [redacted] 1668
M.1.4.79. [redacted] 1668
M.1.4.80. [redacted] 1669
M.1.4.81. [redacted] 1669
M.1.4.82. [redacted] 1671
M.1.4.83. [redacted] 1672

M.2. Vyhodnocení připomínek uplatněných k veřejnému projednání návrhu A1 ZÚR JMK podle § 39 odst. 2 stavebního zákona 1683

M.2.1. Vyhodnocení připomínek 1–245 1710

M.2.2. Vyhodnocení podání P01–P12 1936

M.1. Vyhodnocení připomínek uplatněných ke společnému jednání o návrhu A1 ZÚR JMK podle § 37 odst. 3 stavebního zákona

M.1.1. Vyhodnocení připomínek sousedních krajů

M.1.1.1. Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, 58733 Jihlava

Poř. číslo	**SK 02**	Datum	01.11.2019	Č.j.	**JMK 155828/2019**
Sousední kraj	**Kraj Vysočina**				
Adresa / sídlo	Žižkova 1882/57, 58733 Jihlava				

Připomínka

Krajský úřad kraje Vysočina, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále též OÚPSŘ) obdržel dne 23.09.2019 oznámení o konání společného jednání o návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyhodnocení jejích vlivů na udržitelný rozvoj území (dále též „návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK“) ve smyslu § 37 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon), které se uskutečnilo dne 9.10.2019 v 10:00 hodin v zasedací místnosti č. 240 budovy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo náměstí 3, Brno.

Na základě oznámení dle § 37 odst. 2 stavebního zákona Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor územního plánování a stavebního řádu jako příslušný orgán Kraje Vysočina dle ust. § 5 stavebního zákona k výkonu působnosti ve věcech územního plánování zasílá k částem řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů následující:

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je zpracováván na návrh oprávněných investorů. Řeší zejména úpravy a vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury a koridorů ÚSES.

Touto Aktualizací č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nedojde k ovlivnění řešení záměrů na hranicích s Krajem Vysočina a tyto záměry na společných hranicích krajů jsou v souladu, proto neuplatňujeme k této aktualizaci žádné připomínky.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.1.2. Kraj Olomoucký, Jeremenkova 1191/40a, 77911 Olomouc

Poř. číslo	**SK 03**	Datum	04.11.2019	Č.j.	**JMK 156562/2019**
Sousední kraj	**Kraj Olomoucký**				
Adresa / sídlo	Jeremenkova 1191/40a, 77911 Olomouc				

Připomínka

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje, jako orgán územního plánování sousedního kraje, obdržel dne 23. 9. 2019 oznámení společného jednání o návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a projednání Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Po prostudování dokumentace zveřejněné na webových stránkách Jihomoravského kraje a na základě společného jednání, které se konalo dne 9. 10. 2019, Vám sdělujeme, že k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nemáme žádné připomínky.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.1.3. Kraj Pardubický, Komenského náměstí 125, 53211 Pardubice

Poř. číslo	**SK 04**	Datum	26.09.2019	Č.j.	**JMK 138268/2019**
Sousední kraj	**Kraj Pardubický**				
Adresa / sídlo	Komenského náměstí 125, 53211 Pardubice				

Připomínka

Vyjádření k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a k vyhodnocení vlivů aktualizace na udržitelný rozvoj území

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor rozvoje (dále jen krajský úřad) obdržel dle ustanovení § 37 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, oznámení společného jednání o návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a projednání Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Krajský úřad Pardubického kraje vykonává dle ustanovení § 7 odst. 1, písm. g) stavebního zákona, další činnosti dle tohoto zákona. Krajský úřad vydává vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

K předloženému návrhu aktualizace neuplatňujeme jako sousední kraj, ve smyslu § 37 stavebního zákona, připomínky.

Odůvodnění

Předmětem návrhu aktualizace je, mimo jiné, vymezení koridoru železniční trati DZ12 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (–Česká Třebová) – optimalizace. Koridor DZ12 navazuje na území Pardubického kraje na stávající železniční trať. Koordinace návaznosti záměru bude zajištěna.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2. Vyhodnocení připomínek obcí a MČ Brna

M.1.2.1. Město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno

Poř. číslo	**O 042**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159096/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Brno** / 582786			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		JUDr. Markéta Vaňková, primátorka			
Adresa / sídlo		Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno					

Připomínka

Podle § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, podávám jménem statutárního města Brna (SMB) tyto připomínky k Návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

DS40 (**dálnice D43 nebo silnice I/43**)

stanovisko SMB:

Z projednávaných variant doporučujeme variantu I/2 (DS40-B), ale zároveň žádáme ponechání územní rezervy pro jihozápadní tangentu (RDS08 v platných ZÚR) s možností zúžení dle plochy DS43 v návrhu aktualizace ZÚR. Pokud se Jihomoravský kraj rozhodne pro zanesení varianty vedoucí přes MČ Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a Brno-Kníničky, podmiňujeme, aby průchod silnice I/43 obydlenou částí města (Kníničky, vstup na přehradu, Bystrc, Bosonohy) byl podmíněn vedením trasy v tunelu nebo tubusu v takovém rozsahu, aby byl vyloučen negativní dopad do území a na zdraví obyvatel a životní prostředí města Brna, včetně splnění zákonných limitů ochrany zdraví (hluk, prach, bariérový efekt atd.).

Požadujeme, aby v závazné části výroku Aktualizace ZÚR byla zohledněna následující připomínka: Koridor DS40 (územně vymezený i se zahrnutím území pro protihluková opatření) se z důvodu překročení protihlukových limitů vymezuje s tunelovým uspořádáním (překrytím – mělký tunel, ražený tunel nebo tubus), a to souvisle při průchodu komunikace v úseku Brno – Bystrc – Brno – Kníničky (od jižní hranice k. ú. Bystrc po severní hranici k. ú. Kníničky), na území Brno – Bosonohy (od napojení komunikace III/3844 a komunikace Brno - Žebětín - Bosonohy).

odůvodnění stanoviska SMB:

Z důvodu návrhových parametrů více se přimykajících procházeným územím (zejména možnost většího počtu křižovatek) upřednostňujeme silniční variantu.

Ponechání možnosti budoucí realizace jihozápadní tangenty žádáme z důvodu odlehčení dálnice D1 procházející v těsné blízkosti hustě obydlených částí města Brna (Starý Lískovec, Bohunice).

Komunikace D43 (resp. I/43) vnáší do silně urbanizovaného území novou zátěž, kterou je nutno eliminovat vhodným technickým řešením, kterým je v tomto případě vedení trasy v mělkém tunelu, případně v tubusu (na mostech apod.). Toto řešení eliminuje kromě hygienických vlivů také omezení průchodnosti územím. V současném znění návrhu ZÚR je podmínkou pouze zajištění územních podmínek pro vedení trasy např. tunelem (naopak realizace komunikace není tunelem podmíněna).

DZ12 (**rekonstrukce železniční tratě na Českou Třebovou**)

stanovisko SMB:

Žádáme o zkrácení koridoru DZ12 „trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje“ na správním území města Brna o úsek navržený mezi Brno-hlavní nádraží a Brno-Židenice.

odůvodnění stanoviska SMB:

V tomto úseku není řešení v souladu s projektem ŽUB – s variantou schválenou centrální komisí Ministerstva dopravy.

DS33 (**obchvat Slatiny**)

stanovisko SMB:

Ze čtyř variant koridoru DS33 pro přestavbu silnice „III/15286 Brno, Slatina, obchvat“ preferujeme variantu III/1, tzn. DS33-A. Pokud by tato varianta nebyla možná, tak poté preferujeme variantu III/3.

odůvodnění stanoviska SMB:

Jednoznačně upřednostňujeme varianty navržené v jižní části na straně D1 odvrácené od Slatiny (z důvodu minimalizace vlivů na zastavěné území a zastavitelné plochy). Z téhož důvodu preferujeme v severní části varianty A a B.

obchvat Maloměřic a Obřan

stanovisko SMB:

Navrhujeme zařadit do ZÚR obchvat Maloměřic a Obřan dle technické studie Maloměřice a Obřany – přeložka sil. II/374 (HBH, 2017)

odůvodnění stanoviska SMB:

Silnice II/374 prochází ulicemi Selská, Obřanská a Fryčajova, které jsou kvůli své šířce a obestavění objekty včetně obytných zcela nevhodné pro vedené silnice druhé třídy, zvláště za stavu, kdy na této komunikaci kvůli suburbanizaci dochází k nárůstu dopravní zátěže.

Celá trasa obchvatu je na území města Brna, jde však o komunikaci krajského významu, a proto navrhujeme její zařazení do ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

DS40 (**dálnice D43 nebo silnice I/43**)

Preferenci varianty I/43 a JZT bereme na vědomí.

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před

samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Realizace koridoru DS40-A je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovňově odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (úsek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělky) a městských částí Brno – Bystrc a Brno – Kníničky (úsek mezi oblastí vyústění ulice Černého až po přiblížení se hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Kromě uvedených úseků je u koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C dále nutné uvažovat s realizací protihlukových opatření např. ve formě protihlukových stěn, zemních valů aj. To se týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obcí Rozdrojovice a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

- V kap. A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima* jsou popsány potencionální vlivy z hlediska vlivů záměru na kvalitu ovzduší.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS40

- s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny,
- s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

Požadavky z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení, která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

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.

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schvaluje Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

DZ12 (**rekonstrukce železniční tratě na Českou Třebovou**)

Projektant prověří záměr rekonstrukce železniční tratě na Českou Třebovou ozn. DZ12 v úseku mezi Brno-hlavní nádraží a Brno-Židenice z hlediska jeho potřebnosti a koordinace se studií proveditelnosti. Na základě výsledků prověření případně upraví (zkrátí) vymezený koridor DZ12 v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dle požadavku města Brna.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

DS33 (**obchvat Slatiny**)

Preferenci variant obchvatu Slatiny bereme na vědomí.

Dosavadní koridor obchvatu Slatiny DS33 byl zrušen a byl nahrazen návrhovým koridorem ve variantách III/1, III/2, III/3 a III/4. Varianta III/1 vykazuje nejvyšší dopravní účinnost k zastavěným oblastem – odvedení tranzitujících vztahů mimo zastavěná území. Řešení variant III/3 a III/4 je z koncepčního řešení účinné, avšak obchvat se blíží k obytné zástavbě. Na základě provedení hodnocení vlivů na životní prostředí jsou jako varianty s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnoceny varianty III/1 a III/2, mezi kterými nebyl shledán rozdíl.

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

obchvat Maloměřic a Obřan

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR byl v bodě [435] do kap. H.4 *Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* doplněn požadavek pro město Brno prověřit obchvat Maloměřic a Obřan.

Požadavek na prověření obchvatu Maloměřic a Obřan v rámci ÚP Brna vychází ze závěrů ÚS JMK, kde byla prokázána jeho poměrně dobrá dopravní účinnost, přičemž jako účinnější byla hodnocena stopa východní. Podkladem byla „Technická studie Maloměřice a Obřany – přeložka sil. II/374“ (HBH

Projekt, spol. s r.o., 2017). Stávající silnice II/374 má malé procento tranzitu vzhledem k městu Brnu (většina dopravy vzhledem k městu Brnu je zdrojová a cílová). Technické řešení obchvatu je velmi náročné (vzhledem ke značným výškovým převýšením a uspořádání území) a předpokládá vysoké finanční nároky, které bude nutné poměřovat s přínosem samotné komunikace. Vzhledem k tomu, že se jedná o přeložku na území města Brna, která ani v jedné variantě prověřované v rámci ÚS JMK (východní, západní) neměla vliv na nadřazenou dálniční a silniční síť, bude tento záměr ponechán pro prověření v rámci ÚP Brna.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.2. Městská část Brno-Bosonohy, Bosonožské náměstí 1, 642 00 Brno-Bosonohy

Poř. číslo	**O 042-02a**	Datum	06.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 158611/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Brno-Bosonohy**			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Miroslav Sojka, starosta			
Adresa / sídlo		Bosonožské náměstí 1, 642 00 Brno-Bosonohy					

Připomínky č. 1.1–1.3:

Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

1.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (dále „**Územní studie**“). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**“), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná“ komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním“, jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se zákonem.**

1.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní* 3

rozvojové oblasti Brno“ (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- „Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“ Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna. ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.“***

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**“.*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu **neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů** (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), **parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant**.*

- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. **Proto vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***

- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace“ má **rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.** Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu“ (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius“ ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius“ udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.“*

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant“ ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). **Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***

- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy **v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***“.

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*

- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*

- doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,

- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“. **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní“ podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat <u>všechny</u> doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*

- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (říjen, 2019)*

1.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018“ (dále „Vyhodnocení“). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**“* (str. 5),

- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**“* (str. 6),

- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),

- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínky č. 2.1–2.3:

Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

2.1 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 1.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování", tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování" v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní" ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*" pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*" komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování" odkazováno na úsek „43" specifikovaný jako „*průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)". Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*" ať již u „*jižní části ulice Černého*" nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*", pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43" MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových" úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké" varianty komunikace "43", a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43" mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem". Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43" v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou" variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro

provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že *„Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz./den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy*.“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

2.2 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43 když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný *„Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43" jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**", kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43"). Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční" zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

2.3 Zahrnutí „43" jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43" je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43"*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43" mimo kategorii „dálnic II. třídy" by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43" z návrhu AZÚR vypuštěna.

Připomínka č. 3:

Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty"

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 1.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty",** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43-silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno-Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany"*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření"* je zcela

nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 4.:

Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 1.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 2.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo přechytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 5.1–5.3:

Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

5.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****.“*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 1.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 1.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 1.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

5.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno-Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu)."*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

5.3 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní**, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka,*

přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."1* Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

1 Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

Připomínky č.6.1 – 6.46:

6.1. Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.

6.2. Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice D1, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa D1 vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.

6.3. Z uvedeného hlediska v připomínce 6.1 je naprosto nepřijatelné umisťovat na územní MČ Bosonohy MÚK dálnice D1 a komunikace 43, neb vzhledem k závaznosti norem ČSN je

vzdálenost existující MÚK Brno-západ od nově navrhované MÚK Bosonohy/Troubsko tak hluboce podlimitní, že neexistuje jiná technická možnost než kolektorové pásy.

6.4. Požadujeme do AZÚR zapracovat komunikaci 43 v Optimalizované trase dle projektu ing. Kalčíka (doplněného a rozšířeného v 06/2019).

6.5. Vzhledem k tomu, že v SEA k ZÚR JMK z roku 2016 nebylo provedeno posouzení vlivů ze zkapacitněné dálnice D1, a to jak z hlediska hlučnosti, tak z hlediska znečištění ovzduší, trváme na tom, že toto musí být provedeno v SEA k AZÚR.

6.6. Ke snížení negativních vlivů z dálnice D1 musí být navržena v AZÚR taková územně plánovací opatření, která zajistí odvedení co největší části dálkové tranzitní dopravy z dálnice D1 na jiné komunikace.

6.7. Ve smyslu výše uvedené připomínky je nepřípustné, aby doprava pro směr Praha – Vídeň byla vedena přes Brno a měla negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy. V ZÚR JMK je proto nutné přehodnotit jak zavlékání dálkové dopravy do brněnské aglomerace po D52 a zrušit jak záměry D52-JT Rajhrad – Brno-Chrlice II a D52 Mikulov – Pohořelice a naopak v AZÚR je nutno snížit dnešní nevýhodnost trasy (Vídeň -) Znojmo – Jihlava – (s návazností na směry Praha / Kolín / Pardubice / Hradec Králové / Liberec), tedy řádně v AZÚR JMK vymezit kapacitní obchvat Znojma jako součást naplnění úkolu ze závazné Politiky územního rozvoje ČR, tj. povinnosti dopadající i na Jihomoravský kraj, vymezit kapacitní silnici S8. Toto povede k i odvedení části tranzitní dopravy ze směru komunikace 43, neb je nesmyslné vést dálkovou tranzitní dopravy Vídeň – Štětín (Polsko) přes brněnskou aglomeraci, včetně MČ Brno-Bosonohy) a vynucovat si v situaci, kdy existují jiná řešení, zde trasování komunikace 43 a umisťování MÚK Brno-Bosonohy / Troubsko.

6.8. V AZÚR je nutné korigovat naprosto prioritní záměr pro MČ Bosonohy, tj. obchvat Bosonoh, a to tak, že koridor bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí D1 a odvětvení obchvatu z existující II/602 a jeho zpětné napojení na II/602 bude upraveno tak, aby bylo trasováno co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy.

6.9. tedy umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.

6.10. V SEA k AZÚR je nutné ověřit kumulativní negativní vlivy zkapacitněné dálnice D1 a obchvatu MČ Bosonohy s tím, že bude prokázáno, že realizací tohoto obchvatu budou všechny dodrženy zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší. Toto nebylo doposud provedeno.

6.11. Požadujeme zachování silničního spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy – Nová v obci Troubsko. Je to pro MČ Bosonohy zásadní i ze společenského hlediska, neb pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.

6.12. Požadujeme plné zatubusování D1 a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby Bosonoh i proto, aby zde byla odstraněna bariéra v terénu, která zde vznikla chybně navrženým protnutím historicky prakticky srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko.

6.13. Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi, které bylo zrušeno výstavbou D1, avšak jen pro pěší a cyklisty. Tedy požadujeme změnu oproti ZÚR JMK.

6.14. Požadujeme zrušení krajské silnice II/602 přes MČ Bosonohy s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 požadujeme v AZÚR převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro vitro-areálovou dopravu v MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší, tedy nelze dále řešení této situace oddalovat a nadlimitně zatěžovat obyvatele MČ Bosonoh, včetně dětí ve škole a v mateřské

škole. Takto vyloučená doprava nesmí zatěžovat okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.

6.15. Nesouhlasí s trasováním VRT podél dálnice D1, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR.

6.16. **Požadujeme, aby byla posouzena i varianta trasování VRT dle projektu ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice D1 a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na MČ Brna, tj. Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.**

6.17. Požadujeme, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, tedy nadmístní záměry. Je povinností ZÚR toto vymezovat, a proto požadujeme toto napravit v AZÚR s tím, že budou vymezeny takovéto regionální cyklotrasy přes MČ Bosonohy ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky. Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

6.18. Požadujeme prověřit západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích.

6.19. Žádáme, aby komunikace 43 byla realizovaná mimo katastr MČ Bosonohy a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Požadujeme trasování 43 jako plnohodnotný západní obchvat celé brněnské aglomerace dle Optimalizované varianty ing. Kalčíka (viz doplněný projekt 06/2019, který již byla na krajský úřad předán)

6.20. Poukazujeme na to, že výstavnou „43“ v oblasti MČ Bosonohy by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod.

6.21. Vzhledem k povinnosti orgánů územního plánování se zabývat i ekonomickou stránkou územního plánování (viz ustanovení § 19 stavebního zákona v části „Úkoly územního plánování“, odst. 1 písm. j), která stanovuje „***prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území***“) požadujeme do AZÚR doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43“, tedy jak varianty bystrcké/německé, tak varianty Optimalizované (dle projektu ing. Kalčíka 06/2019, a to včetně zde uvedené ekono-varianty), tak variant navrhovaných dle Územní studie pro AZÚR (2018, doplněk 02/2019).

6.22. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43“ v bystrcké trase, jasně v AZÚR doložit propojení MČ Bystrc a Bosonohy.

6.23. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43“ v bystrcké trase,, pak dopravním modelem požadujeme doložit intenzity dopravy, a to včetně dopravy přes MČ Kohoutovice a dopravy z komunikace „43“ přiváděné do Bosonoh.

6.24. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43“ v bystrcké trase, pak v AZÚR požadujeme srozumitelně a jednoznačně doložit typ dopravního řešení pro MÚK Bosonohy/Troubsko.

6.25. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).

6.26. Při hledání řešení odpovídajícímu výše uvedeným požadavkům musí být objektivně posouzeny (a to ze všech relevantních hledisek jako je hledisko 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“.

6.27. Vyhodnocení hodnocení variant v návrhu Aktualizace požadujeme zcela přepracovat, neboť je založeno nejen na nesprávné volbě kritérií, ale i na naprosto absurdním hodnocení. Je naprosto nepředstavitelné, že by bylo možné, aby hodnocení pro tranzitní dopravu zavlečenou do druhého největšího města republiky mohlo být vyhodnoceno jako varianta s nejmenším negativním dopadem. Jediným přípustným návrhem pro Aktualizaci ZÚR může být jen plnohodnotný obchvat celému města Brna.

6.28. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.

6.29. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.

6.30. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně hlukových zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné. Nová komunikace by musela splňovat zákonné limity bez korekce na starou hlukovou zátěž, což je naprosto nerealistické, neb již dnes v některých částech Bosonoh dle vyjádření Krajské hygienické stanice JMK hlučnost bez korekce na starou hlukovou zátěž přesahuje až o 13 dB.

6.31. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.

6.32. Vyloučit argumentaci, že napojování na D1 v Bosonohách pro dopravu z městské části Bystrc je zde žádoucí. Toto je zcela absurdní argumentace, neboť jednak doprava z Bystrce napojující se na D1 v celém úseku D1 okolo Brna nebyla doložena jako významná a pro tu relativně nízkou existující intenzitu nepochybně jsou dostačující existující napojení na D1 – a to Brno-západ a Kývalka. Existence mimoúrovňové křižovatky na území Bosonoh má tak velké negativní vlivy, že je nelze vyvážit velmi diskutabilním přínosem pro dopravu z čistě obytné městské čtvrti jako Bystrc na D1.

6.33. Argumentace zanořením D43 pod niveletu exitující dálnice D1 nebo dokonce tunelové řešení v prudkém kopci nad Veselkou nelze označit než jako nerealistické a absurdní. Náklady na jakékoliv dlouhé tunely pro D43 v tomto místě neobstojí oproti standardním dopravním řešením, kterým je nezavlékání nákladní tranzitní dopravy do celého města Brna, tedy realizace obchvatu města Brna v Boskovické brázdě.

6.34. V procesu Aktualizace ZÚR JMK posoudit celkovou dopravní koncepci kraje s koncentrací dopravy do Brněnské aglomerace a porovnat ji s koncepcí s odvedením dopravy z Brněnské aglomerace. Specificky se také zaměřit na nákladní dopravu a intenzitám této dopravy dát adekvátně větší váhu než dopravě osobní (tj. vycházet z reality, že jedno nákladní vozidlo má mnohonásobně větší negativní vlivy z hlediska hlučnosti i znečistění ovzduší než vozidlo osobní). Toto doposud nebylo provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.

6.35. Provést posouzení SEA a HIA pro celou koncepci dopravy včetně koridorů schválených v ZÚR JMK (především D52 a D52/JT a D43 na severu v návaznosti na D35), a to s plnohodnotným posouzením všech kumulativních a synergických vlivů na území celého

kraje a zejména detailně v Brněnské aglomeraci, ve Znojemské aglomeraci a v Břeclavi. 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. Toto doposud nebylo provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.

6.36. Požadujeme maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou. Návrh AZÚR tranzitní dopravu do Brna zavléká a prosazuje zásadně chybné řešení oblasti druhého největšího města ČR bez možnosti z něj vyvést jediné tranzitní vozidlo. Pokračuje tak chybný postup ze ZÚR a to musí být v AZÚR napraveno.

6.37. Požadujeme stanovit taková opatření, která ochrání sídla podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2). Toto doposud nebylo provedeno. Nestanovení těchto opatření má zásadní negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy, neb oblasti Bosonohy/Troubsko se v koncepcích prosazovaných v ZÚR a AZÚR koncentruje cca 100 tis vozidel, z toho naprostou většinu tvoří doprava tranzitní.

6.38. Vzhledem k zjištěným vadám dopravního modelu použitého v souvislosti s přípravou variant pro ZÚR JMK napravit zjištěné chybné intenzity dopravy na hraničních přechodech Mikulov a Břeclav a požadujeme zpracovat nový plnohodnotný dopravní model pro celou síť páteřních silnic (dopravní koncepci), obsaženou v ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Chybné řešení na hranicích ČR vyvolává zásadní chyby v oblasti jádra kraje, tedy i v oblasti Bosonohy/Troubsko.

6.39. Požadujeme prověřit a přehodnotit trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Toto doposud nebylo provedeno a řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko.

6.40. V ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice – severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA. Z tohoto důvodu je musí být úsek řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

6.41. Požadujeme přepracovat dopravní hodnocení, konkrétně schází hierarchické hledisko a uvážení, do jaké míry vedou jednotlivé varianty k nápravě v těch urbanizovaných oblastech, ve kterých již v minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečištění ovzduší nebo kde takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování by mohlo hrozit. Toto doposud nebylo provedeno.

6.42. Požadujeme doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Lipůvka a prosadit takovou variantu, která by jmenované obce co nejméně zatěžovala. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

6.43. Požadujeme doplnit hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malé Lhoty pro variantu „Optimalizovanou“ a pro variantu „německou“. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast.

Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

6.44. Požadujeme doložit nápravu protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to i specificky pro oblast Bosonohy/Troubsko. Toto doposud nebylo provedeno.

6.45. Požadujeme doložit, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů. Toto doposud nebylo provedeno.

6.46. Požadujeme v procesu Aktualizace ZÚR JMK pracovat pouze s takovými variantami, které nezavlékají tranzitní dopravu do Brna a jejich výběr přesvědčivě zdůvodnit (např. jižní vs. severní obchvat Kuřimi). Toto doposud nebylo provedeno.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou" trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 1.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.1

Vyhodnocení připomínek směřujících k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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."

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43" optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43" byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů

na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace

č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 5.1 K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 5.2 K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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 možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje

a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.3

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 6.1 – 6.46

6.1., 6.2., 6.5., 6.6., 6.7., 6.8., 6.9.,6.10.,6.12., 6.14., 6.15.,

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz. stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

6.3.

Na vědomí. Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje pro D43 nebo I/43 koridor nikoli vlastní záměr stavby. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán řešení akceptuje.

6.4., 6.19.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Viz. informace k ÚS JMK vyhodnocení připomínek 1.1. a 1.2.

6.11., 6.13.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

6.16.

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva

dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

6.17.

Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

6.18.

ZÚR vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu.

6.20.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant vlivy na podzemní vody zabýval.

6.21.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

6.22.

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

6.23.

Modelování dopravy bylo zpracováno k Územní studii. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není povinnost zpracovávat modelování dopravy.

6.24.

Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby.

6.25., 6.27.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec

Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

6.26., 6.34.

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

6.28.

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

6.29., 6.30., 6.31.

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

6.32., 6.33.

Jedná se o subjektivní názor podatele. K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 6.25.

6.35.

V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší zmíněných v připomínce) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA) včetně vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 6.29.

6.36.

K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 6.25. Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy" zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského

soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

6.37.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

6.38.

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. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

6.39., 6.40.

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

6.41.

Obsah územně plánovací dokumentace je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Jednotlivé záměry byly odůvodněny viz. text Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 6.29.

6.42, 6.43.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA).

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

6.44, 6.45.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

6.46

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz. textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Závěr

Na vědomí. Viz. vyhodnocení připomínek výše.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Poř. číslo	**O 042-02b**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	YPSZd	Č.j.	**JMK 163023/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Městská část Brno-Bosonohy**			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Miroslav Sojka, starosta			
Adresa / sídlo		Bosonožské náměstí 1, 642 00 Brno-Bosonohy					

Připomínka

D1 – Souhlasíme s rozšířením D1. Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh jako obslužné komunikace dálnice a zároveň ulehčení od tranzitní dopravy. Žádáme o splnění standardního hlukového limitu u D1 (60/50decibelů). Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi pro pěší a cyklisty, které bylo zrušeno výstavbou D1. Požadujeme zachování přímého spojení s Troubskem dle současného stavu (ulice Troubská – Nová).
Obchvat Bosonoh – Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu MČ Brno-Bosonohy před stavbou dalších dopravních staveb v katastru Bosonoh. Požadujeme umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.
D43 – Žádáme, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní. Výstavbou by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod. Požadujeme ekonomické vyčíslení a porovnání staveb před schválením jakékoli varianty.

Vysokorychlostní trať VRT
V případě výstavby VRT požadujeme o umístění v protihlukovém tubusu, tunelu tak, aby

nezvyšovala hlukovou zátěž a netvořila bariéru mezi Bosonohami a okolními obcemi, městskými částmi.

Cyklodoprava
Výstavbou D43 na našem katastru by mohlo dojít k izolaci MČ Brno-Bosonohy od ostatních obcí a MČ pro chodce i cyklisty (především pak směr na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky). Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

Ulice Troubská – napojení na Troubsko

- Výstavbou dojde ke zrušení historické cesty (pěší, kola, auta) do Troubska, kde stojí náš farní kostel a hřbitov. Požadujeme propojení na Troubsko zachovat.
Pražská ulice
Požadujeme vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská. Nechceme však, aby tato vyloučená doprava zatěžovala okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků

Vyhodnocení připomínky 1

Záměry rozšíření dálnice D1 a obchvat Bosonoh nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, ty jsou stabilizovány v ZÚR JMK, které byly vydány v říjnu 2016.

Dle Zprávy o uplatňování do Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vstoupily tři varianty koncepčního uspořádání dálniční a silniční sítě, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Záměr D 43–I/43 je prověřován jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice", která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 než-li nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme."

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 – silnice 1/43 Troubsko - Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku."

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhne ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení nejvhodnější variantu.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Záměru D43-I/43 byl posuzován mimo jiné z hlediska vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a na podzemní a povrchové vody.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrh opatření je promítnut do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení a dokládat ekonomické vyčíslení staveb, která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace
Vyhodnocení připomínky 2 Záměr vysokorychlostní tratě Praha – Brno není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Územní rezerva vymezená v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 3 Propojení pro chodce a cyklisty s ostatními městskými částmi a obcemi je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 4 Propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení. Vyloučení tranzitní dopravy z ulice Pražská a dořešení její kolaudace ZÚR JMK neřeší. Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.2.3. Městská část Brno-Chrlice, Chrlické nám. 4, 643 00 Brno

Poř. číslo	**O 042-05**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159209/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Brno-Chrlice**			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Bc. Lukáš Fila, starosta			
Adresa / sídlo		Chrlické nám. 4, 643 00 Brno					

Připomínka

Připomínka č. 1: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Uzemní studie

1.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována v **období 2017 - 2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 - 12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle S 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) nedostaly. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním [a], jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR,

kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Uzemní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Uzemní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení S 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se zákonem.**

1.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

-Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod 11.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). **Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.**

-Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy. " Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel. " Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. **Popis**

zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.

-Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice. **„**Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna. **Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách."**

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že **„Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK".**

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii „Posouzení akustické části dokumentace Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019" zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo celkem 53 zdůvodněných připomínek. Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám připojuje, plně na něj odkazuje a některé pasáže z něj níže cituje:

- Zpracovatelé Územní studie v dokumentu **neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů** (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), **parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant**.

- Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. **Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.**
- „Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" **má rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.** Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru ‚Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (...) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m. "
- Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu

těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). **Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.**

- Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy **v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.**

Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že **„celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty"**.

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, Dl, D2), doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Uzemní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Uzemní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, Dl, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PŮR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad

návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat <u>všechny</u> doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa z roku 2018 a jejího dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

1.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí
Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/201612/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, <u>a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí,</u> přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány**. MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**" (str. 5),*
- *„Dálnice Dl, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území"** (str. 6),*
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat" (str. 8),*
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší" (str. 8).*

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Uzemní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA**.

<u>Připomínka č. 2: Nedostatečné zpracování SEA</u>

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

2.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů — obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro AI ZÚR JMK****. V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území."*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 1.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 1.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 1.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: „V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území. "

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

2.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné*."

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení

právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157 - 161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno-Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).*"

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel" (...) „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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „*Úkolech pro územní plánování*."

2.3 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že „*Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní,** že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.*" Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek „*vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, **zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených***

ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ."

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo **Žebětínský rybník**. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."* [1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo běločelý šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 — Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu,

[1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/_index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brnal

která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 — Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

Připomínka č. 3: Protipovodňová opatření

Na str. 237, 258 a 247 - přílohy odůvodnění Al ZÚRJMK) jsou popisována Přírodě blízká protipovodňová opatření. Úprava vychází z požadavku Povodí Moravy a města Brna, cílem je zajistit, aby stavby realizované v rámci přírodě blízkých protipovodňových opatření měli status veřejně prospěšných staveb.

Citujeme z odůvodnění — „V konkrétním případě města Brna byla přírodě blízká opatření definována ve studii proveditelnosti „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků"

Připomínkujeme situaci v lokalitě katastrálního území Chrlice.

Není pravdou, že POP vychází pouze z citovaného materiálu: „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků", Statutární město Brno, vychází z dokumentu: Generel odvodnění města Brna, který byl připravován v letech 2006 - 2009. PPO mohly být přenášeny do územně plánovací dokumentace v letech 2010 - 2019 — nestalo se tomu tak.

V případě katastrálního území Chrlice a městské části Brno-Chrlice, dochází k rozvíjení PPO zejména ve smyslu Poldru Chrlice. Poldr Chrlice je však vytvářen účelově — z důvodu vyřešení záplavových vod ve městě Brně z obydleného území, avšak i z budoucích stavebních pozemků je záplavová voda přesouvána do Chrlic. Problémem je však právní vymahatelnost Poldru Brno-Chrlice. Statutární město

Brno se snaží účelově prosadit Poldr Chrlice, který je však technicky nevhodný v dané lokalitě. Dochází k výraznému omezení majitelů nemovitostí (pro bydlení), které se nachází v blízkosti plánovaného Poldru Chrlic a také dochází ke změně odtokových poměrů Tuřanského potoka — kterého záplavové území není stanoveno a opět ohrožuje další stavby pro bydlení a podnikání.

Vybudování Poldru Chrlice pro stabilizované území Chrlic přináší problémy, a zásahy do nemovitostí a zanášení ochranných pásem — které však nejsou právně vymahatelné ani prostřednictvím VPS či VPO.

PPO v Brně - Chrlicích by měla být řešena ve spolupráci s vedením městské části a po technické stránce s minimálními riziky - Poldr Chrlice je špatnou technickou variantou a zároveň variantou nevhodnou.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vymezením POP v katastru Brno Chrlice jako VPS či VPO.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Uzemní studii novou, ve které budou výše uvedené zpracovat nový návrh AZÚR, který

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 1.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl

A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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 možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního

zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky č. 3

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl upraven rozsah plochy pro protipovodňové opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10. Statutární město Brno uplatnilo požadavek na vymezení poldru Chrlice navržený v Generelu odvodnění města Brna již při projednání ZÚR JMK 2015 a 2016. V té době KrÚ JMK požadavku města nevyhověl, neboť tyto poldry nebyly obsaženy v podkladech uplatněných do návrhu ZÚR JMK Povodím Moravy, s.p.. Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 bylo prověřeno doplnění poldru Chrlice v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

Důvodem vymezení ploch pro protipovodňová opatření je snížit ohrožení obyvatel, majetku a v neposlední řadě také ochrana historických a kulturních hodnot.

K namítané technické nevhodnosti poldru uvádíme, že plocha nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve které je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

Upřesnění koridoru na území městské části 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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 plochy pro poldru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci poldru. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.4. Městská část Brno-Kníničky, Nová 11, 635 00 Brno

Poř. číslo	**O 042-10**	Datum	05.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 157565/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Brno-Kníničky**			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Bc. Martin Žák, starosta MČ Brno-Kníničky			
Adresa / sídlo		Nová 11, 635 00 Brno					

Připomínka

Městská část Brna Brno-Kníničky po projednání v Zastupitelstvu uplatňuje v souladu s ust. 42 odst. 4 a 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), následující připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK (AZÚR) zveřejněného dne 23. 9.2019.

1. Zastupitelstvo MČ Kníničky i nadále **požaduje**, aby do Aktualizace ZÚR JMK byla zahrnuta přeložka silnice 111/3846, tj. přeložka krajské silnice, která v současnosti je vedena ulicí Ondrova v MČ Kníničky a ulicí U ZOO v MČ Bystrc. Navrhovaná přeložka silnice 111/3846 by vytvořila obchvat jak pro část Bystrce, Bystrc-Zámostí, tak i pro Kníničky. Do ZÚR JMK je také potřeba zahrnout vymezení MÚK krajských silnic 11/384 a nově navrhované přeložky 111/3846 u obchodního areálu (v současnosti s „UNIHOBBY marketem"). V prostoru severně od MČ Kníničky je nutno vymezit prostor pro okružní křižovatku, kde by se propojila nová přeložka silnice 111/3846 ve směru od obchodního areálu s UNIHOBBY marketem na pokračování krajské silnice 111/3846 ve směru na Jinačovice a také na krajskou silnici 111/3847 ve směru na Rozdrojovice a na ulici Ondrova ve funkci vnitroměstské komunikace.

   Nelze souhlasit s tvrzením, které pořizovatel AZIÍJR JMK předložil Zastupitelstvu JMK na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZUR JMK k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019 a kde uvedl, že obchvatem Kníniček není uvažováno.

   Je absurdní tvrdit, že řešením je mnohamiliardová investice — Bystrcká varianta „43", když toto řešení v porovnáním s mnohonásobně levnějším projektem přeložky silnice 111/3846 dokonce přináší do území mnoho negativ, a to mimo jiné z hlediska znečištění ovzduší (kde šíření je na vzdálenost i několika kilometrů od liniového zdroje), z hlediska hlučnosti (kde se dle odbomého posouzení mají vyhodnocovat vlivy minimálně do 1 200 m a kde nelze vyloučit odrazy hluku od terénu — zde strmých svahů „Baby"), z hlediska vzniku bariéry v území, z hlediska negativních dopadů na rekreační oblast brněnské přehrady a z hlediska poškození území vhodného pro obytnou zástavbu v sousedních obcích Rozdrojovice a Jinačovice. Nic z toho nebylo posouzeno.

   Navíc výběr variant pro posuzování v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie a doložením zásadního pochybení, kdy dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN.

   Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN", tak i v expertním posouzení v dokumentu „Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN", jak bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK.

   Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést, a to ani část tranzitní dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrhu AZÚR JMK,

nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo území města Brna, tj. jako **obchvat celého města Brna**.

Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MČ Kníničky na obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt tohoto obchvatu dle ing. Kalčíka, který pořizovatel AZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele *„Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření"* na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MČ Kníničky formou **přeložky silnice 111/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným" opatření obytných oblastí MČ Kníničky a Bystrc-Zámostí**.

2. Zastupitelstvo MČ Kníničky **potvrzuje**, že setrvává na svých usneseních z minulých let, kde je vyjádřen **zásadní nesouhlas** s vedením komunikace 43 přes městskou část Brno-Kníničky. Tato komunikace by zavlékala do obydlených oblastí městských částí města Brna, včetně Brna-Kníniček, tranzitní dopravu. To je nesprávné řešení, neboť tranzitní doprava nemá být míchána s cílovou, zdrojovou a vnitroměstskou dopravou. Je nutné hledat řešení pro vyvedení tranzitní dopravy z celého města Brna a „nepřehazovat" tranzitní dopravu chybně dnes zavlečenou na VMO do jiných částí města. Jediným známým řešením problému tranzitní dopravy od severu pro celé město Brno je plnohodnotný obchvat celého města Brna, což v prostoru severně od dálnice Dl představuje Optimalizovaná varianta D43 (ing. Kalčík, 2009, 2015, 2016, 2018).

   Nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že územní studie JMK (dále také ÚS JMK) zpracovaná autorizovanými osobami vybrala nejvhodnější varianty.

   Výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

   Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN")*, byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nešprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*.

   Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

3. Pro Optimalizovanou variantu D43 je v současně platných ZÚR JMK vymezena územní rezerva. Zastupitelstvo MČ Kníničky požaduje, aby tato územní rezerva byla při aktualizaci ZÚR JMK prověřena a vymezena jako návrhový koridor s cílem, aby bylo možné D43 jako obchvat celého města Brna (a celé Brněnské aglomerace) realizovat co nejdříve ve prospěch celého Brna. Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby tento přístup s vyvedením tranzitní dopravy z celého města Brna se stal základním kritériem pro výběr výsledné varianty dopravní infrasfruktury v Brně a jeho širším okolí.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

4. Návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vychází z dokončené *„Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále jen *„ÚS nadřazené sítě"*). S touto ÚS nadřazené sítě Zastupitelstvo MČ Kníničky **nesouhlasí**, neboť její závěry nepokládá za založené na korektních přístupech, a to jak v přístupech k dopravnímu modelováni, tak k návazným posouzením z hlediska hlučnosti, znečistění ovzduší a **požaduje** řádné posouzení všech známých variant v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparenmě v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu „Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN".

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

5. MČ Kníničky **nesouhlasí** s použitými kritérii v ÚS nadřazené sítě pro hodnocení variant a způsobem aplikace těchto variant. Je naprosto nepřijatelné a neobhajitelné, aby z hlediska dopadů na obyvatelstvo byla jako nejvhodnější vybrána trasa zavlékající tranziní dopravu do obytných zón městských částí Brna, a to ať již jako dálnice, nebo silnice I. třídy nebo nějaké odvozené řešení ve stejné trase označované jako „varianta" poučená. Pro tranzitní dopravu má být vždy realizován obchvat sídelního útvaru. Vzhledem k uvedenému Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje** řádné posouzení všech známých variant v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

   K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

   Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

   Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

   Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. I l. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*.

   Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

6. Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje** provést posouzení všech známých variant koridorů páteřních silničních komunikací zcela transparentně a korektně při vlastním pořizování Aktualizace ZÚR JMK a **nelze tedv navazovat na ÚS nadřazené sítě**.

   K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

   Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

   Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

   Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43*

s ČSN", tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

7. Významný negativní vliv komunikace na znečištění ovzduší v období, kdy dochází k překročení imisního limitu polétavého prachu frakce PM 10 s průměrováním za 24 hod, není koncentrován v těsné blízkosti komunikace s mobilními zdroji znečistění, ale znečištění ovzduší ve významné koncentraci typicky pokrývá oblast i do vzdálenosti řádově kilometrů od zdrojů znečištění a zejména pak se znečištění koncentruje v prostorech níže položených, což je i případ MČ Kníničky. Toto nebylo v ÚS nadřazené sítě řádně posouzeno.

   Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje,** aby toto bylo napraveno v průběhu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

   K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

   Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

   Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

   Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*.

   Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

8. Negativní vliv komunikace z hlediska hlučnosti není koncentrován v těsné blízkosti komunikace, ale dochází např. i k odrazům hluku díky geomorfologii terénu. Toto nebylo ÚS nadřazené sítě řádně posouzeno. Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby toto bylo napraveno v průběhu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

   K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

   Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

   Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu MÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. I l. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*".

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

9. Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby v Aktualizaci ZÚR byla použita a vyhodnocena varianta s plnohodnotným obchvatem města Brna v koridoru Optimalizované varianty D43, a to v napojení na pokračování Optimalizované varianty D43 směrem k severu s plnohodnotným obchvatem Lipůvky a severním obchvatem Kuřimi, a dále s napojením přivaděče k D43 v prodloužení existující tzv. express trasy (současné I/43) v úseku Česká plánovaná MÚK u věznice v Kuřimi.

   K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

   Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

   Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

   Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*"), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*", tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 š ČSN"*.

   Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

10. Zastupitelstvo MČ Kníničky **souhlasí** s původním návrhem ve studii na pokračování obchvatu města Brna jižně od Dl (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna), a podporuje jeho realizaci s cílem maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z města Brna. MČ Kníničky ***požaduje***, aby pro toto pokračování obchvatu města Brna a Brněnské aglomerace byl v Aktualizaci ZÚR JMK vymezen návrhový koridor nebo aspoň územní rezerva.

    V kontextu nemožnosti realizovat Jihozápadní tangentu (viz i vyjádření náměstka hejünana pro územní plánování pro média, že Jihozápadní tangentu nebude navrhovat) nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 135 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že návrhem ve studii na pokračování obchvatu města Brna jižně od Dl (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna) nepřináší očekávaná pozitiva — tak jako např. „klasická trasa JZT".

Trváme na tom, že oblast Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice a také další sídelní oblasti podél dálnice Dl v brněnské aglomeraci jsou nadlimitně zatíženy nebo jejich nadlimitní zatížení hrozí. V této situaci je nevyhnutelné hledat veškerá možná opatření k nápravě této protiprávní situace, kterou ostatně již velmi pregnantně popsalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve Stanovisku SEA k Návrhu ZÚR JMK z roku 2016, kde MŽP uvedlo: **„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel.**

Nelze ani přehlédnout fakt, že ZÚR JMK z roku 2011 byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, přičemž první ze žalobních bodů, kterým NSS odůvodnil svůj rozsudek, bylo neposouzení kumulativních a synergických vlivů i pro oblast Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice.

V ZÚR JMK z roku 2016 toto posouzení opět nebylo provedeno a ZÚR JMK byly vydány jako neúplné, jen s mnoha územními rezervami.

Nelze tedy odmítat vytvoření jižního obchvatu brněnské aglomerace, který by měl potenciál přispět k vyřešení desítky let neřešenému problému v oblasti Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice. AZÚR JMK proto měly řádně posoudit všechna možná opatření, jak přispět k řešení tohoto problému. Kromě zachycení dálkové tranzitní dopravy pro směry, které lze popsat uzly Jihlava a Vídeň, a to řádným dořešením kapacitní komunikace S8 se skutečným obchvatem celé znojemské aglomerace, je žádoucí také do ZÚR JMK zahrnout i trasu jižního obchvatu celé brněnské aglomerace, což při nerealizovatelnosti JZ tangenty (která by ostatně nebyla obchvatem brněnské aglomerace, ale jejím průtahem), pak geograficky nejbližším možným řešením pro jižní obchvat brněnské aglomerace je právě v této připomínce požadovaná komunikace.

11. Současně Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby Aktualizace ZÚR JMK byla řešena v širších, celokrajských, souvislostech a aby byly zhodnoceny možnosti jak odvést tranzitní dopravu z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami dle vládou schválené Politiky územního rozvoje (PÚR ČR), a to dálnicí D55, dálnicí D35 a kapacitní silnicí S8.

    K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) konkrétně nevyjádřil. V Návrhu AZÚR není nijak řešen vztah k dálnicí D55, dálnicí D35 a kapacitní silnicí S8. Nejsou nijak konkrétně zhodnoceny možnosti jak odvést tranzitní dopravu z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami dle vládou schválené Politiky územního rozvoje (PÚR ČR).

    Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

12. Zastupitelstvo MČ Kníničky **zásadně nesouhlasí** s variantami, kde by byl zahrnut jižní obchvat Kuřími, a to nejen proto, že toto řešení by zavleklo tranzitní dopravu do dalších městských částí Brna a na VMO, ale i na trasu od Jinačovic ve směru ke Kníničkám, a **požaduje** tyto varianty vyloučit.

    K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

    Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

    Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována),

ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*".

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

13. Zastupitelstvo MČ Kníničky tímto **předalo kraji i městu Brnu** vyhledávací studii *„Přeložka 111/3846 směr Jinačovice — Obchvat Bystrc Zámostí a Kníničky - Úprava trasy a propočet* zpracovanou autorizovaným dopravním projektantem, Ing. J. Kalčíkem v 11/2018 a **požaduje,** aby tato studie (obsahující i cenový propočet) byla použita nejen jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK, tak i pro plánování návazné investiční akce, tj. pro plánování realizace předmětné přeložky krajské silnice 111/3864.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JN'ÍK se pořizovatel v Příloze č. I Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Trváme také na zahrnutí obchvatu MČ Kníničky do AZÚR.

Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést část tranziülí dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrh AZÚR JMK, nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo území města Brna, tj. jako obchvat celého města Brna. Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MČ Kníničky na obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt ing.Kalčíka, který pořizovatel AZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele *„Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření"* na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MČ Kníničky formou přeložky silnice 111/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným" opatření obytných oblastí MČ Kníničky a Bystrc-Zámostí.

14. - 73. Obcemi z okolí Brna byl získán expertní posudek (*„Posouzení akustické studie (zpracovatel ing. Karel Šnajdr)*") k hlukové studii, která byla klíčovou částí krajské územní studie. **Tento posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme, aby pořizovatel AZÚR JMK jednotlivě vypořádal každou z 54 připomínek zde uvedených a jednotlivě vypořádal 6 zásadních výhrad vyjádřených odrážkami v kap. 7 předmětného posudku.**

74. - 82. Obcemi z okolí Brna byl získán expertní posudek (*Posouzení rozptylové studie (zpracovatel RNDr. Alice Dvorská, Ph.D.)*) k rozptylové studii, která byla klíčovou částí krajské územní studie. **Tento posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme, aby pořizovatel AZÚR JMK jednotlivě každou z 9 připomínek zde uvedených.**

83. Oba z těchto posudků uzavírají, že jak h**luková, tak rozptylová studie jsou nepoužitelné**. Z tohoto hlediska je výběr variant dle krajské územní studie nepoužitelný a nelze ani postupovat podle výše odkazovaného „Zadání" AZÚR JMK, tedy obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.

84. Zásadní vady územní studie díky vadám v hlukové studii a rozptylové studii takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR JMK, které se s veřejností projednává.

85. Dalším problémem územní studie je to, že v územní studii **nebyla posuzována aktuální verze tzv. „Optimalizované trasy D43" v Boskovické brázdě — tj. obchvat celého Brna**. K vyloučení této varianty z posuzování dle dopisu náměstka hejtmana Malečka došlo pro údajný nesoulad s normami ČSN. Toto bylo odborně vyvráceno v autorizovaném dokumentu (*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel Ing. Jiří Kalčík)*) a navíc ještě v revizním posouzení tohoto autorizovaného dokumentu (*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel doc. Ing. Petr Holcner, Ph.D.)*). Oba tyto dokumenty posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme nápravu, tj. zahmutí aktuální verze „Optimalizované varianty D43" mezi posuzované varianty.

    Nedílnou součástí podání našich připomínek činíme autorizovaný projekt tzv. *„Optimalizované varianty D43": „Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018*". Tento dopravní projekt plně navazuje na předchozí vyhledávací studii, byl však péčí občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ. Tato konsolidovaná verze je takto předkládána Krajskému úřadu pro řízení k AZÚR JMK. Návrh osy tras D43 — varianta západní i východní jsou zachovány, je doplněna tzv. „ekono-varianta" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice.

86. Zásadní vady územní studie díky neoprávněnému vypuštění Optimalizované varianty D43 z posuzování takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR, které se s veřejností projednává.

87. Na základě výše uvedeného je tedy celá územní studie nepoužitelná.

88. Dne 23. 9. 2019 Krajský úřad JMK veřejnou vyhláškou **zveřejnil první návrh AZÚR** s tím, že na www.zurka.cz je uvedeno, že připomínky se přijímají do 8. 11. 2019.

    V tomto dokumentu se jasně ukazuje, že **kraj preferuje tzv. silniční variantu I/43, tj. čtyřpruhovou silnici, která by se z hlediska aut po jedoucích prakticky nelišila od varianty D43 (dálniční) a s nadhledem se to dá formulovat, že rozdíl z hlediska dopravy by byl pouze v tom, že první by měla modré směrové cedule a ta druhá zelené směrové cedule**.

    Mezi I/43 a D43 by však designově byl rozdíl v tom, že silnice I. třídy I/43 by podléhala jiným částem norem ČSN a umožňuje mnohem menší vzdálenosti mezi mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK). To má za následek ne jednu, ale dvě MÚK v Bystrci a MUK těsně u hranice s Kníničkami (za ulicí Ambrožovou). Tato MUK by navíc nebyla tzv. úplná a takže občané Kníniček přijíždějící od severu by museli napřed jet na další MUK do Bystrce, sjet z „43", znova na ni najet a vrátit se na MUK u hranice Kníniček a pak teprve by mohli vjet do Kníniček.

    Toto zásadním způsobem problematické řešení je pořizovatelem AZIÍJR JMK prezentováno jako údajná výhoda pro Kníničky a tímto způsobem by podle pořizovatele AZÚR JMK vznikl obchvat pro MČ Kníničky. Obchvat MČ Kníniček by měl být realizován pouze silnicí III. třídy a ne dálnicí II. třídy nebo silnicí I. třídy. Je také naprosto nepřípadné používat argument potřeby vyvést tranzitní dopravu (tranzitní oproti MČ Kníničky), zde skutečně zřejmě převážně aglomeračního charakteru, jako podpůrný argument v AZÚR JMK pro nesprávně trasovanou transevropskou komunikaci „43". Takto také nelze argumentovat ve prospěch miliardového nákladu na „43", když je znám realizovatelný projekt mnohem levnějšího obchvatu Kníniček vedeného za Mniší horou ke křižovatce u UNIHOBBY.

89. Jak se ukazuje na základě právního rozboru nadepsaného *„Zahrnutí „43 ” jako silnice L třídy do Návrhu Aktualizace ZÚR JMK je v rozporu se zákonem ”* (který tímto také činíme nedílnou součástí našich připomínek)” **v situaci, kdy komunikace „43” je součástí transevropské sítě TEN-T, není možné ji v AZÚR JMK vymezovat jako silnici I. třídy** (tedy ani jako tzv. „silnici pro motorová vozidla”), ale **musí být řešena jako tzv. „dálnice II. třídy**” (před novelou zákona o pozemních komunikacích to byla „rychlostní silnice”).

    Kraj tedy nemůže zvolit ani jednu ze dvou předložených quasi — variant, ti. tzv. silniční varianty odvozené z variant S.1 a S.10.

90. Vzhledem k tomu, že Zpráva o uplatňování ZÚR JMK jednoznačně staví na předmětné územní studii a vykazuje rozpor se zákonem, je tato Zpráva nepoužitelná a zveřejněný návrh AZÚR je protiprávní

91. Zásadní připomínkou je, že tunelové řešení pro koridor „43”, které na veřejném projednání v Kníničkách v návrhu AZÚR JMK verbálně garantoval jak náměstek hqitmana Maleček, tak vedoucí územního plánu na kraji, ing. arch. Hamrlová, v návrhu AZÚR vymezeno není.

    Tunel není zakreslen ani v grafické části AZÚR ani není v závazném tzv. „výroku” AZÚR. Kraj takto naprosto nedostál svým veřejným tvrzením.

    V návrhu AZÚR se nalézá jen tzv. „*Úkol pro územní plánování*”, kde se požaduje, aby v návazném územním plánování, tj. úrovni územního plánu města Brna, byla zajištěna „***nadstandardní** protihluková opatření*”. Toto není garance budoucích tunelů.

    Navíc nelze úkolovat orgány státní správy a samosprávy k nějakému „nadstandardu”. Zejména státní správa žádné nadstandardy nemůže poskytovat, ostatně občané už dnes dobře vědí, že nadstandard (např. ve zdravotnictví) znamená, že si to občan zaplatí sám. Kraj tedy snad naznačuje, že si občané už mají začít dávat korunky do prasátek, aby si ušetřili na miliardy na tunely? Město Brno se pochopitelně k žádné miliardové úhradě za tunely nehlásí. Žádný souhlas od státní investora ŘSD znám není a ani znám být nemůže, protože investiční záměry schvaluje ne ŘSD, ale Ministerstvo dopravy a toto posuzování neprobíhá v územním plánování ale v rámci tzv. „územního řízení”.

    Když kraj dále v Návrhu Aktualizace ZÚR upřesňuje, co by tím nadstandardem mělo být, pak v závorce v textu uvádí „(**např.** překrytí, tunel, tubus)". Každý ví, že ani tato formulace není jednoznačná, neboť použití výrazu „**například”** neznamená závazek použít jednu z uvedených tří položek, ale také cokoliv jiného, tedy třeba silnice I. třídy **bez „překrytí, tunelu, tubusu”.**

    Po hlasité kritice z řad veřejnosti se náměstek hejtmana Maleček pokoušel tuto situaci zachraňovat a z blamáže vybruslit, když v Rozhovoru pro Brněnský deník v sobotu 26. 10. 2019 uvedl, že „*Budu žádat, aby slovo například bylo vyškrtnuto*”. Podmínka pro „*úkoly pro územní plánování*” pro město Brno i po vypuštění slova „například” však zůstává stejně nesmyslná.

92. Řádné posouzení vlivů navrhované transevropské komunikace „43” v Návrhu AZÚR JMK absentuje.

93. **MČ Kníničky proto i nadále požaduje vedení transevropské komunikace „43” jako plnohodnotného obchvatu <u>celého</u> města Brna.**

    K tomu již existuje autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované varianty D43” a ZÚR JMK z roku 2016 vymezily sadu územních rezerv pro koridor obchvatu celého Brna, severní obchvat Kuřimi, obchvat Lipůvky a pro obchvaty všech dalších obcí od dálnice Dl po Lysice.

    Jak je uvedeno výše tento existující projekt ing. Kalčíka byl péčí občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ.

94. Tato konsolidovaná verze Autorizovaného projektu („*Optimalizace trasy D43/S43 v úseku Dl — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018 ”*) je takto předkládána Krajskému úřadu pro řízení k MÚR. Návrh osy trasy D43 — varianta západní i východní jsou zachovány, projektová

dokumentace je doplněna o tzv. „ekono-variantu" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice.

95. Požaduje se projekt „*Optimalizace trasy D43/S43 v úseku DI — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018*" do AZÚR JMK zapracovat jako celek, a to až po MÚK Skalice nad Svitavou a včetně obchvatu Sebranic.

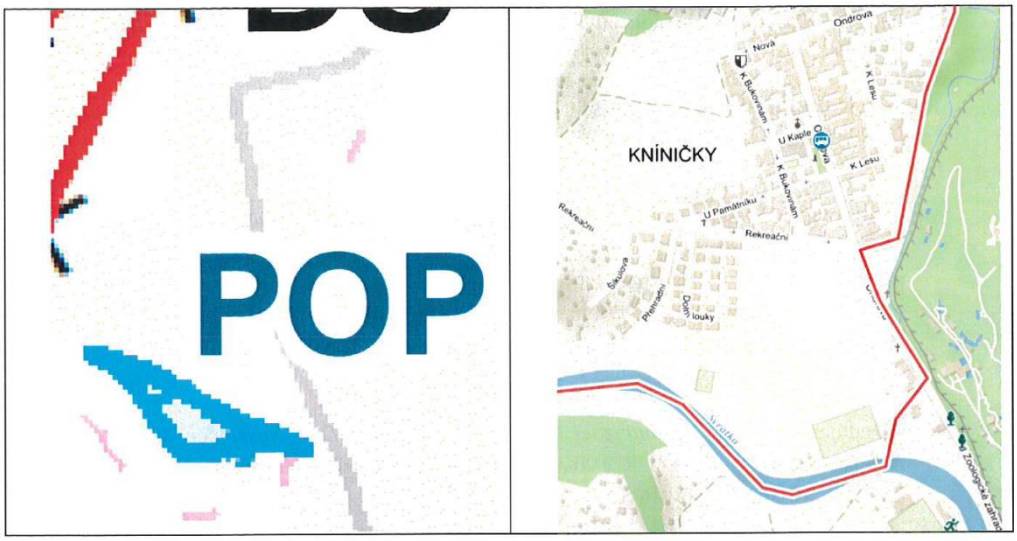
    U MÚK Skalice nad Svitavou je požadováno koridor D43 ukončit, neb v tomto bodě již existuje přímé a modernizované napojení města Boskovice silnicí 11/150.

96. V návazné oblasti od MÚK Skalice nad Svitavou je nutné navrhnout modernizaci silniční sítě, a to jak pro směr na Svitavy (včetně obchvatu Svitávky), tak pro směr na Velké Opatovice (včetně obchvatu Boskovic a všech obcí až po severní hranici JMK).

    Toto je jediné smysluplné řešení, neboť pro tento úsek Centrální komise Ministerstva dopravy nevydal rozhodnutí, tedy de facto odmítla předložený podklad, studii PK Ossendorf, pro úsek mezi MÚK Svitávka a Starým Městem.

    Centrální komisí dne 30. 4. 2019 nebylo rozhodnuto ani o tom, jaká komunikace zde má být (nebylo rozhodnuto o kategoriální šířce komunikace) a termín pro předložení upravené studie nebyl ani stanoven.

97. V návrhu AZÚR je zahrnut i návrh protipovodňových opatření na území MČ Kníničky.



Tato věc byla opakovaně Zastupitelstvem MČ diskutována a **MČ zásadně s tímto návrhem v rozsahu a významu, jak je v AZÚR JMK předložen, nesouhlasí.**

Byl jasně vysloven nesouhlas MČ Kníničky i zástupci projektanta firmy Aquatis s tím, že se nesouhlasí, aby se oblast pod obytnou zástavbou „Dolní Louky" měla vybagrovat, aby vznikla tzv. berma suché/mokré rozšíření koryta řeky, kde by se měla zachytit „povodňová" voda.

MČ zpracovala v minulosti urbanistickou studii pro celý prostor mezi řekou Svratkou a ulicemi Přehradní / Dolní Louky / Rekreační / Ondrova, kde bylo navrženo významně citlivější řešení, které nevyžaduje územně plánovací vymezení plochy bermy, ale zahrnuje pouze jednoduchá, levná a jednoznačně účinná technická opatření, které se nevymezují v ZÚR a která jsou skutečně tzv. „přírodě blízká" a ne přírodu likvidující (hloubení bermy s likvidací břehu Svratky, kde se vyskytují chránění živočichové, a s likvidací vzrostlé aleje a promenády / cyklostezky)".

Vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky.

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější.

Tvrzení podatele, že nebyly posouzeny vlivy záměru D43-I/43 z hlediska ovzduší, hluku, krajiny atd. je nesprávné. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka.

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Viz. k ÚS JMK vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 4., 5., 6., 7., 8.

Na vědomí. Připomínky směřují k ÚS JMK.

Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B – Natura). Koridor D43-I/43 byl hodnocen viz. oddíl A a B SEA.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 9.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Viz. dále vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 10. a 11.

Na vědomí. Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK 2016 a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Nezbývá než odkázat na rozsudky, kterými byla ZÚR JMK 2016 potvrzena – rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Viz. k ÚS JMK vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 12.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru. Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 13.

Viz. vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 14. až 84.

Na vědomí. Připomínky směřují k hlukové studii a rozptylová studie, které byly podkladem pro zpracování ÚS. K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B Natura). V souladu s přílohou stavebního zákona se hodnotili také vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 85. až 88.

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Viz. dále vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 89.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazením do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny tyto podkladové dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 90.

Na vědomí. Viz. vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 91.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory

nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 92. až 95.

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

K požadavku na ukončení D43 u MÚK Skalice nad Svitavou uvádíme, že v souladu s PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná je D43 vymezena v ZÚR JMK 2016 s návazností na sousední Pardubický kraj.

Viz. dále vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 96.

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto v ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena

rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Cílem citované technicko – ekonomické studie D43 v úseku Bořitov – Staré Město D35 bylo technické posouzení projektových variant pro zajištění další přípravy a financování staveb na kapacitní komunikaci I/43 v úseku Bořitov – Svitávka – I/35 – D35 Jednalo se o prověření kategorie (2-pruh, 3-pruh, 4-pruh, polovina 4-pruhu) v závislosti na modelu dopravy v dotčených regionech. V Pardubickém kraji je poloha komunikace D35 zakotvena v ZÚR. V JMK je úsek Bořitov – Svitávka – hranice JmK také jasně definován – stabilizován v návrhové části platné ZÚR JMK včetně křižovatek napojujících území. Do návrhů trasy již byly zaneseny požadavky obcí i případně požadavky na změnu trasy – vzdálenější od obce, tedy mimo těleso původní rozestavěné stavby dálnice. Ve většině trasy však byla dodržena priorita maximálního využití trasy – tělesa původní dálnice R43. Předmětný úsek na území obou krajů je tedy polohově stanoven, je však nutno určit charakter komunikace – přesněji její kategorii s přihlédnutím k mnoha aspektům. Závěr Centrální komise MD ČR ze dne 26.11.2019 deklaruje, že pro další rozhodnutí o pokračování přípravy je nutné definovat využitelnosti zemních těles či mostních objektů původní trasy. O detailním využití těles či objektů bude moci být objektivně rozhodnuto až po podrobném geodetickém zaměření, geotechnických a stavebních průzkumech těles a objektů, po stanovení os vzhledem k navržené kategorii a také po všech detailních podmínkách stanovených např. Dokumentací EIA, biologických průzkumech či aktuálních požadavcích obcí a dotčených orgánů. Na tomto kroku již investor stavby ŘSD intenzivně pracuje, tak aby se mohla naplno rozběhnout projekční příprava jednotlivých úseků stavby silnice č. 43. Tento aspekt tedy znamená, že základní trasování komunikace „43“ je z hlediska směrového vedení jasně deklarováno.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 97.

Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 bylo prověřeno upřesnění vymezení protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10 v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

K namítané technické nevhodnosti opatření uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu.

Upřesnění plochy na území MČ 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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 plochy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci opatření. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.5. Městská část Brno-Líšeň, Jírova 2, 628 00 Brno

Poř. číslo	**O 042-14**	Datum	03.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 142123/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Brno-Líšeň**			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Mgr. Břetislav Štefan, starosta MČ Brno-Líšeň			
Adresa / sídlo		Jírova 2, 628 00 Brno					

Připomínka

Dne 23.09.2019 jsem obdržel Vaši žádost o vyjádření k věci

zahájení projednání **návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území**,

dle § 37 odstav. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů vám sdělujeme že k **návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, městská část Brno-Líšeň NEBUDE uplatňovat připomínky.**

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.6. Město Bzenec, Náměstí Svobody 73, 696 81 Bzenec

Poř. číslo	**O 060**	Datum	17.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 148936/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Bzenec** / 586081			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		pan Pavel Čejka, starosta obce			
Adresa / sídlo		Náměstí Svobody 73, 696 81 Bzenec					

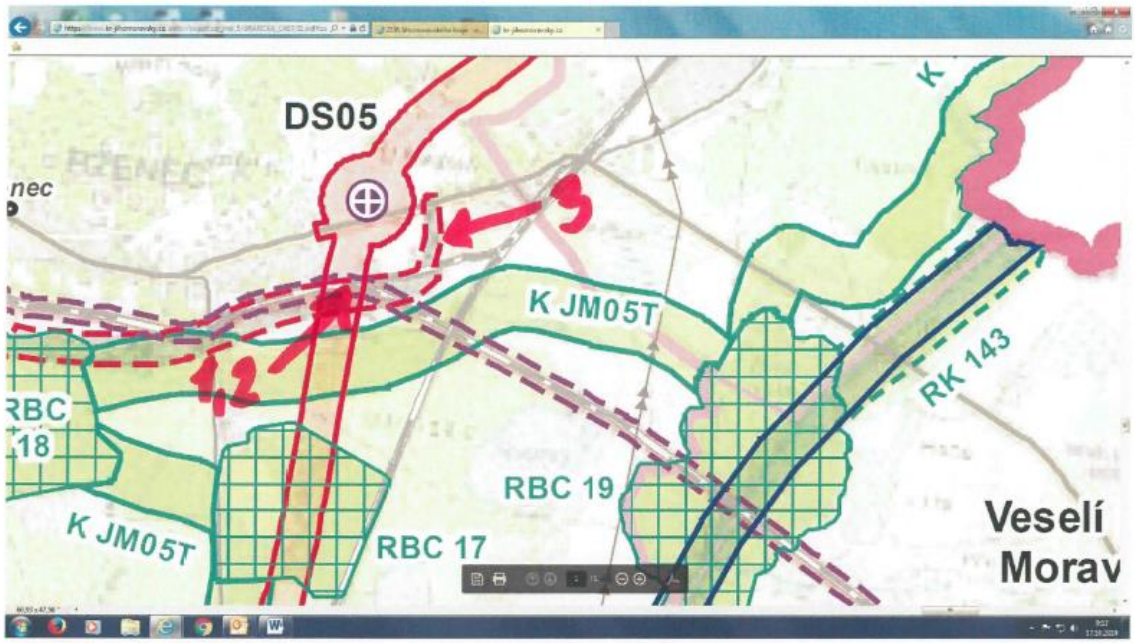
Připomínky

Vážení přátelé,

Město Bzenec vznáší k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na území města Bzenec následující připomínky:

1. **Kolize** projektu silnice D 55 (stavby 5510) v návaznosti na přeložku silnice I/54.
2. **Kolize** projektu silnice D 55 (stavby 5510) s rekonstrukcí železničního úseku Veselí nad Moravou – Kyjov.
3. **Kolize** napojení přeložky silnice I/54 na původní trasu této silnice se stávající průmyslovou zástavbou.

Příloha: Situace s vyznačením kolizí



Vyhodnocení připomínky č. 1 a 3

Záměr dálnice D55 a územní rezerva pro přeložku silnice I/54 vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Územní rezerva pro přeložku silnice I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš ozn. RDS17 vymezená v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Koridory pro uvedené záměry lze vzájemně zkoordinovat v rámci územního plánu obce v podrobnějším měřítku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky č. 2

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navržena úprava koridoru pro optimalizaci a elektrizaci tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí n. Moravou ozn. DZ10. Koridor je rozšířen v místech, kde se počítá s úpravou směrových oblouků na trati a kde nová osa trati vystupovala z dosavadního koridoru DZ10. Úprava koridoru vychází z dokumentace pro územní řízení.

ZÚR JMK vymezují pro záměry koridory. Podrobnější řešení např. mimoúrovňové křížení obou záměrů musí být řešeno v dokumentaci pro územní řízení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.7. Obec Jamolice, Jamolice 8, 672 01 Jamolice

Poř. číslo	**O 172**	Datum	21.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 150566/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Jamolice** / 594181			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Dana Jarolímová, starostka obce			
Adresa / sídlo		Jamolice 8, 672 01 Jamolice					

Připomínka

Obec Jamolice projednávala na svém 12. zasedání Zastupitelstva obce Jamolice, konaném dne 18.10.2019, návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Zastupitelstvo obce pověřilo starostku zaslat připomínku k tomuto návrhu.

Ke zveřejněnému dokumentu uvádíme připomínku – návrh nijak neřeší přeložku silnice II/152 mimo obytnou část obce. Obec má ve svém územním plánu přeložku komunikace jako návrh rezervy. Proto by přeložka měla být i v Aktualizaci č. 1.
Vyhodnocení připomínky Přeložka silnice II/152 není v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešena. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Při projednání Zprávy o uplatňování v souladu se stavební zákonem nebyl ze strany obce uplatněn požadavek na prověření přeložky silnice II/152. Dodáváme, že Jihomoravský kraj počítá v roce 2020 až 2021 se zadáním studie obchvatů Jamolic, Polánky. Po zpracování studie bude prověřena potřeba zapracování obchvatů do ZÚR JMK. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.2.8. Obec Jinačovice, Jinačovice 83, 664 34 Kuřim

Poř. číslo	**O 182**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159505/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Jinačovice** / 583171			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Jan Kazda, starosta obce			
Adresa / sídlo		Jinačovice 83, 664 34 Kuřim					

Připomínka I.

K záměrům DS40-A, DS40-B a DS40-C, konkrétně k bodům:

(81b–var. I/1)DS40-AD43 Troubsko (D1)–Kuřim (varianta dálniční),

(81b–var. I/2)DS40-BI/43 Troubsko (D1)–Kuřim (varianta silniční) a

(81b–var. I/3)DS40-CI/43 Troubsko (D1)–Kuřim (varianta silniční s návazností na JZT)

požaduje podatel:

v úseku MÚK Rozdrojovice–Kuřim, resp. v úseku průchodu koridoru přes k. ú. Jinačovice vymezení tohoto koridoru v AZÚR zpřesnit a zúžit z navržených 300m v maximální možné míře směrem k západnímu okraji tak, aby byla

1) maximalizována vzdálenost komunikace od zástavby včetně očekávatelné zástavby budoucí,

2) vyloučena výstavba plošných souvisejících staveb (veřejně prospěšné stavby) podél komunikace, jako např. odpočívadla, čerpací stanice, odstavná parkoviště nebo infrastruktura údržby a obsluhy komunikace.

Připomínka II.

K záměrům DS40-A, DS40-B a DS40-C, v oddílech „Úkoly pro územní plánování“

požaduje podatel:

1) doplnit další bod ve znění:

„V rámci koridoru DS40 zajistit nadstandardní protihluková a estetická opatření (např. zářez pod úroveň terénu v kombinaci s ozeleněným valem, hloubený tunel, překrytí) při průchodu komunikace kolem zastavěné části obce Jinačovice.“

2) doplnit další bod ve znění:

„Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na vyloučení výstavby souvisejících staveb (veřejně prospěšné stavby) v k. ú Jinačovice a v těch částech sousedních k. ú., které jsou pohledově

exponovány z obytné části obce Jinačovice, s ohledem na minimalizaci rozsahu záboru ZPF a minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny."

3) doplnit stávající bod a)[1] do znění:

„Vymezit koridor dálnice D43-silnice I/43 v úseku Troubsko (D1)–Kuřim–Lysice v součinnosti s dotčenými orgány státní správy, s ohledem na přepravní funkci a požadované technické parametry při zajištění podmínek pro architektonicky a urbanisticky citlivé začlenění stavby do krajiny s ohledem na zachování cílových kvalit krajinných celků."

ODŮVODNĚNÍ:

1) Vzdálenost komunikace od obytného území obce

Východní okraj navrženého koridoru zasahuje do vzdálenosti cca **150 m** od západního okraje stávající rezidenční zástavby a pouze **150 metrů** od západního okraje zastavitelných ploch, které jsou v platném ÚP obce pro bydlení určeny. Navržený **koridor prochází kolem obytné zástavby po celé délce obecního katastru** a předpokládaná stavba komunikace je v rámci koridoru pohledově velmi exponována. Na rozdíl od sousedních obcí Rozdrojovice a Moravské Knínice není možné zvažovanou trasu komunikace oddělit od zástavby přirozenou terénní vlnou ani zeleným vegetačním pásem. Umístění komunikace v koridoru tedy **specifickým způsobem narušuje krajinný a estetický rámec** obce.

2) Udržení charakteristiky a dosažení cílových kvalit krajiného celku podle ZÚR

Obec Jinačovice si přes blízkost velkoměsta udržuje venkovský charakter a odpovídající poměr mezi zastavěnou plochou, zemědělskou půdou a lesy, mezi urbanizovaným územím a volnou krajinou. Tento poměr odpovídá zařazení k. ú. Jinačovice do krajinných typů (nově celků) vymezených v rámci platné ZÚR JMK a jimi určených cílových charakteristik (nově kvalit) krajiny. Rozhodná část dotčeného území obce představovaná Jinačovickým průlomem, který je výběžkem Boskovické brázdy mezi hřbety Baby a Podkomorských lesů **náleží podle ZÚR do tišnovsko-ivančického krajinného celku** charakterizovanému m. j. jako „pohledově otevřená, přehledná krajina zvlněného reliéfu v relativně snížené poloze vůči okolí s významnými výhledy do okolních krajin", zahrnující „středně velké bloky orné půdy členěné krajinou vegetací". **V úkolech pro územní plánování je v platné ZÚR** zahrnuto m. j. povinnost „Vytvářet územní podmínky pro ochranu krajiny před umísťováním výškově, **plošně** a objemově výrazných staveb" a „Na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu." Toto vymezení je respektováno i v rámci platného ÚP obce, strategického rozvojového plánu i připravovaného nového ÚP. V těchto dokumentech jsou rezidenční plochy i plochy výrobní zóny vzniklé transformací objektů zemědělské výroby bývalého JZD pevně ohraničené a regulované.

Vzhledem k udržení charakteru a naplnění cílových kvalit krajiny znamená umístění kapacitní komunikace samo o sobě citelný zásah a je tedy na místě minimalizovat nežádoucí efekty a eliminovat rozšiřování liniové stavby o případné další stavební plochy na úkor celistvosti volné krajiny zemědělské půdy, **a to již na úrovni ZÚR**. Mapové podklady ukazují, že navržený koridor komunikace 43 protíná katastr způsobem, který rozděluje zemědělsko-půdní zázemí obce na dvě části a případné využití koridoru k vedlejší plošné výstavbě by znamenalo marginalizaci oddělených částí a riziko likvidace krajinné, ale i hospodářské funkce zemědělské plužiny a *de facto* znemožnění dosažení cílové kvality krajiny a zvláště destruktivní zásah do charakteristiky krajinného celku.

3) Estetické předpoklady pro zachování rekreační funkce území

Dalším důvodem navrhovaného opatření je zachování, případně zdůraznění estetiky a atraktivity celého území z hlediska rekreační funkce krajinného celku bobravského (viz ZÚR), který zahrnuje vyvýšené zalesněné hřbety PP Baba a Podkomorské lesy. Dotčené území území Jinačovického průlomu v k. ú. Jinačovice je přirozenou spojnicí těchto PP s předpokládaným využitím k měkkým formám rekreace, jako je turistika a cykloturistika a procházejí tudy dvě turistické trasy, jedna

cyklotrasa a předpokládá se rozvoj sítě cyklostezek. V zájmu udržení turistické atraktivity je **eliminace negativního pohledového působení komunikace**, v tomto

případě z vyvýšených poloh **dodržením esteticky harmonického průchodu komunikace úžlabím Jinačovického průlomu** ve formě čisté architektonické linie stavby komunikace.

4) Ochrana obyvatel před nadlimitní hlukovou zátěží

Podle sdělení zpracovatele hlukové studie v rámci Územní studie použité jako podklad pro AZÚR byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic proveden v pásmu **do 400 metrů od tělesa komunikace**, přičemž zpracovatelé neuvedli komplexní metodiku prokazující relevanci výstupů pro vzdálenější polohy včetně způsobů zpracování výškopisu navrhované komunikace. V této námitce se odkazujeme na dokument *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“* zpracovaný Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019). Tento dokument obsahující řadu zdůvodněných připomínek přikládáme jako přílohu k podání a odkazujeme na v něm obsaženou odbornou argumentaci.

Tyto nedostatky podle našeho názoru indikují neprůkaznost ÚS při posouzení hlukových dopadů **na celé obydlené území obce Jinačovice**, zejména na tu část obydleného území, která se z větší části nachází díky georeliéfu v nevýhodně akusticky exponované vyvýšené poloze vůči předpokládané trase komunikace a zároveň v pásmu vzdáleném cca 500–1100 m od tělesa komunikace v závislosti na jejím umístění v rámci navrhovaného koridoru. Jde tedy právě o území, kde, podle našeho názoru opřeného o citované odborné posouzení, nejsou, vzhledem k výše uvedenému limitu modelování hlukové zátěže, k dispozici průkazné údaje. Nejistota dle našeho názoru zakládá nutnost zpřesnění AZÚR ve smyslu navrženého doplnění bodu l) do úkolů pro územní plánování. Alternativním řešením by byla oprava a dopracování ÚS a zpřesnění hlukové studie pro celé dotčené obydlené území obce podle ověřených výpočtových metodik, doporučení a závazných norem, tak aby riziko překročení hygienických limitů průkazně vyloučila.

5) Zajištění architektonicky a urbanisticky citlivého řešení navrhovaných záměrů

Obec Jinačovice se z hlediska sídelní struktury a trasování koridoru ocitá ve specifické poloze na východní straně koridoru při úpatí zalesněného hřbetu Baby. Stavba komunikace tak **představuje potenciální fyzickou, ale také mentální bariéru** proměňující **charakter dosavadního sousedství obce** Jinačovice s okolními obcemi, s nimiž obec může ztratit veškerá spojení ve volné krajině bez nutnosti překonávat novou komunikaci. Případná izolace obce mezi dálničními/silničními podjezdy může významně ovlivnit styk obyvatel s krajinou a také **sociální a komunikační vazby se sousedními obcemi**.

Vyhodnocení připomínky I

K požadavku na zpřesnění a zúžení koridoru pro Dálnici D43 – Silnici I/43 Troubsko (D1) – Kuřim ozn. DS40-A, DS40-B a DS40-C uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje pro D43 nebo I/43 v úseku MÚK Rozdrojovice – Kuřim koridor o šířce 300 m. Podkladem pro vymezení koridoru byla studie „D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF, 2016) a ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019). Koridor nevymezuje vlastní záměr stavby, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v navazujících řízeních, např. v územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán Jinačovic do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

Upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni

územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky II

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Realizace koridoru DS40-A je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovňově odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (úsek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělky) a městských částí Brno – Bystrc a Brno – Kníničky (úsek mezi oblastí vyústění ulice Černého až po přiblížení se hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Kromě uvedených úseků je u koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C dále nutné uvažovat s realizací protihlukových opatření např. ve formě protihlukových stěn, zemních valů aj. To se týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obcí Rozdrojovice a J**inačovice**. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části

zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

V kap. A.6.2.9. *Vlivy na krajinu* byly jako záměry s potenciálně mírným až významným negativním vlivem (-1/-2) hodnoceny záměry nových dálnic a silnic I. třídy s nevýznamným zásahem do krajinářsky cenných ploch (DS40-A I/43 Troubsko – Kuřim, DS40-B I/43 Troubsko – Kuřim – PPk Baba).

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS40

- s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny,
- s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a f).

K požadavku obce v bodě 1) na doplnění *Úkolů pro územní plánování* uvádíme, že dle závěrů hodnocení SEA jsou požadavky promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a f). Konkrétně v bodě c) jsou promítnuty požadavky na potřebu protihlukových opatření.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Požadovaná estetická opatření směřují do navazujících řízení.

K požadavkům obce v bodech 2) a 3) viz. vyhodnocení připomínky I k upřesnění koridoru na území obce.

Do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování budou doplněny požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru uvedených v kap. A.11.:

Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny.

Požadované *zajištění podmínek pro architektonicky a urbanisticky citlivé začlenění stavby do krajiny* směřuje do navazujících řízení.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.9. Obec Lhota Rapotina, Lhota Rapotina 15, 679 01 Lhota Rapotina

Poř. číslo	**O 264**	Datum	04.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 156699/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Lhota Rapotina** / 581925			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Michal Sedlák, starosta obce			
Adresa / sídlo		Lhota Rapotina 15, 679 01 Lhota Rapotina					

Připomínka

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu dne 23.092019 Veřejnou vyhláškou oznámil zveřejnění návrhu „Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje".

V rámci přípravných projektových a dílčích schvalovacích procedur EIA k záměru tzv. „Boskovické spojky" se ukázalo, že se jedná o více než problematický záměr. Samotný znalecký posudek k EIA celou akci považuje za „hraniční" (viz. Informační systém EIA na internetových stránkách agentury CENIA, česká informační agentura životního prostředí a na stránkách Ministerstva životního prostředí (http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru OV7167). Podmínky v rámci EIA zpracované Ministerstvem životního prostředí pro realizaci celého záměru stanovují řadu podmínek, které již tak „megalomanskou" stavbu posunují za hranice jakékoliv ekonomické návratnosti Dle ZÚR JMK je hlavním argumentem pro tuto stavbu: „Primárním cílem Boskovické spojky v koridoru DZ04 je zkvalitnění regionální dopravy a tedy rozvoj IDS, realizací tohoto úseku železniční tratě včetně elektrizace dojde k možnosti provozovat přímé vlaky v relaci Brno — Boskovice ve špičkovém intervalu 30 minut a otevře se tím prostor k snížení intenzit IAD na silnici I/43. "

Tento argument v kontextu aktuálního stavu nepovažujeme za relevantní. Domníváme se, že stav dopravy na komunikaci I/43 nemá s „Boskovickou spojkou" žádnou přímou souvislost a formulace považujeme za ryze účelové. Jako daleko vhodnější vidíme opravu stávající tratě. Rozpočtové náklady by tak byly řádově nižší proti projektu „Boskovické spojky".

Stavba zásadním způsobem zasahuje do údolní nivy a fatálním způsobem mění její krajinný ráz, a to těsné blízkosti přírodní památky Lebeďák. Zábor úrodné půdy v nejlepších bonitách dosahuje cca 10 ha. Neoddiskutovatelným faktem je i skutečnost, že od doby studie proveditelnosti, došlo k mimořádnému nárůstu frekvence dopravy na hlavním koridoru č. 260 a dá se s úspěchem očekávat, že nedojde k naplnění dalšího z argumentů, a to časové úspory 4 min.

Nejen z těchto důvodů považujeme celé dílo za NEOBHAJITELNÉ.

Pro úplnost doplňujeme následující informaci. K záměru „Boskovická spojka" proběhlo ve dnech 12. a 13. ledna 2018 v obci Lhota Rapotina místní referendum s následujícím závěrem. Výsledek místního referenda je platný a je závazný. Z celkového počtu 334 oprávněných osob zapsaných v seznamu oprávněných osob se hlasování v místním referendu zúčastnilo 264 osob, tj. 79,04%. PROTI záměru se vyslovilo 80,92% zúčastněných osob.

Je tedy více než zřejmé, že drtivá většina obyvatel obce Lhota Rapotina si realizaci záměru „Boskovická spojka" NEPŘEJE.

Obec Lhota Rapotina tímto podáním požaduje, aby do aktualizace ZÚR JMK, části Dopravní infrastruktura, resp. Uzemní rezervy byl zapracován následující požadavek obce.

Obec Lhota Rapotina navrhuje vypuštění DZ04 („Boskovická spojka") ze ZÚR JMK, a to v plném rozsahu.

Vyhodnocení připomínky

Záměr „Boskovická spojka“ ozn. DZ04 vymezený v ZÚR JMK 2016 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr „Boskovická spojka“ ozn. DZ04 zůstává v ZÚR JMK beze změn. Dodáváme, že v současné době probíhá projektová příprava. Doplňujeme, že výsledek referenda je závazný pouze pro samosprávu obce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.10. Obec Lubě, Lubě 15, 679 21 Lubě

Poř. číslo	**O 279**	Datum	03.11.2019	KEVIS (kód)	qavZz	Č.j.	**JMK 159496/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Lubě** / 581992			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Mgr. Jana Formánková, starostka obce			
Adresa / sídlo		Lubě 15, 679 21 Lubě					

Připomínka

Připomínky obce Lubě:

- Doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy v katastru obce Lubě, posoudit vliv na přírodní památku Krkatá bába ev. č. 1874 jižně od obce Lubě.
- Doplnit podrobné posouzení prostupnosti krajiny v oblasti.

Z předložených variant je pro obec vhodnější varianta č. I/2, vzhledem k lepší obsluze území obce. Obec Lubě i nadále prosazuje variantu "Optimalizovanou", která není v aktualizaci č. 1 uváděna.

Vyhodnocení připomínky

K požadavku na podrobnější *posouzení vlivů z dopravy v katastru obce Lubě, posouzení vlivů na přírodní památku Krkatá bába ev. č. 1874 jižně od obce Lubě, doplnění podrobného posouzení prostupnosti krajiny v oblasti* uvádíme, že obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.3. *Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu* jsou popsány nejvýznamnější zásahy s potenciálně významným negativním vlivem (-2), které byly identifikovány u záměrů nových dopravních staveb, a to u záměru nové komunikace č. 43 Kuřim – Lysice (DS41-A, DS41-B), kde je koridor veden přes PP Krkatá Bába. Záměr je možno realizovat pouze za předpokladu navrženého technického řešení minimalizující vliv na ZCHÚ, a to přemostění.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41 *s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Krkatá Bába, PR Obůrky – Třeštěnec a jejich ochranná pásma a ochranné pásmo PP Čtvrtky za Bořím, zajištění dostatečné prostupnosti silničního tělesa pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci*

vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d).

K vhodnější variantě I/2 ze strany obce uvádíme, že v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43 – I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 než-li nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko - Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí

jedné z variant koridoru dálnice D43 - silnice 1/43 Troubsko - Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku."

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schvaluje Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.11. Obec Malhostovice, Malhostovice 75, 666 03 Malhostovice; Obec Moravany, Vnitřní 49/18, 664 48 Moravany; Obec Ostopovice, U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice; Obec Skalička, Skalička 10, 666 03; Obec Všechovice, Všechovice 32, 666 03 Tišnov 3

Poř. číslo	**O 295** **O 319** **O 385** **O 480** **O 635**	Datum	07.11.2019 07.11.2019 06.11.2019 06.11.2019 06.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159609/2019** **JMK 159450/2019** **JMK 158856/2019** **JMK 158887/2019** **JMK 158752/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Malhostovice**/583341 **Moravany**/583413 **Ostopovice**/583596 **Skalička**/545295 **Všechovice**/584169			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Petr Grünwald, starosta Bc. Helena Kadlečíková, strarostka Jan Symon, starosta Ing. Jiří Mráz, starosta Pavel Vejrosta, starosta			
Adresa / sídlo		Malhostovice 75, 666 03 Malhostovice Vnitřní 49/18, 664 48 Moravany U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice Skalička 10, 666 03 Všechovice 32, 666 03 Tišnov 3					

Připomínky č. 1.: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

1.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla

v „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná“ komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním“, jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se zákonem.**

1.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní* 3

rozvojové oblasti Brno“ (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- „Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla

a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna. ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách."***

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- „Zpracovatelé Územní studie v dokumentu ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*

- Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***

- „Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový*

bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."

- Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***

- Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,

- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),

- doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,

- doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování

pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat <u>všechny</u> doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

Návrhy důkazů:

- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)

- Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)

1.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, <u>a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí,</u> přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

*- „z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),

*- „Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),

*- „Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),

*- „Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínky č. 2: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou" variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou"**, **a to na základě Územní studie.**

2.1 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv."* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů" (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 1.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování", tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování" v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní" ochranu proti nadlimitní hlučnosti** *„například"* pomocí *„tunelů, tubusů nebo překrytí"* komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování" odkazováno na úsek „43" specifikovaný jako *„průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky)*". Má-li být portál *„tunelu, tubusu nebo překrytí"* ať již u *„jižní části ulice Černého"* nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti *„severní hranici k.ú. Kníničky"*, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43" MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových" úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké" varianty komunikace "43", a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje

jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43" mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem". Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43" v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou" variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43". Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43". Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43" v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43") zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz./den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy*." Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

2.2 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43 když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu*

s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101" (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný *„Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43" jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**", kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43"). Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční" zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

2.3 Zahrnutí „43" jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43" je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43"*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43" mimo kategorii „dálnic II. třídy" by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43" z návrhu AZÚR vypuštěna.

<u>Připomínka č. 3: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty"</u>

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 1.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43-silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno-Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

<u>Připomínka č. 4.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi</u>

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 1.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 2.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo přechytí“, neboť by zde

byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43", a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

<u>Připomínky č. 5: Nedostatečné zpracování SEA</u>

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

5.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****."*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 1.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 1.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 1.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území."*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

5.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné."*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno-Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu)."*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

5.3 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků.* ***Ptáci jsou natolik mobilní****, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."1* Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

1 Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy

i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 1.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.1

Vyhodnocení připomínek směřujících k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.“*

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43" optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59%. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50% a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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 možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.3

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné

lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.12. Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice

Poř. číslo	**O 316**	Datum	31.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 155252/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Modřice** / 583391			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Josef Šiška, starosta obce			
Adresa / sídlo		náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice					

Připomínka

Rada města Modřice na své 18. schůzi dne 22. října 2019 projednávala mimo jiné i podklady k oznámení o projednání návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území a v souladu s ust. § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, vznáší k tomuto dokumentu níže uvedené připomínky:

1.Požadujeme vypustit vymezení návrhového koridoru DS43 Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT), který je součástí variantního řešení varianty I/3, z návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK

Odůvodnění:

Tak jak je uvedeno v samotném odůvodnění tohoto dokumentu k výše uvedenému řešení návrhového koridoru DS43 není JZT z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1-D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

Dále s ohledem na výstupy ze zpracované územní studie (zpracovatel knesl kynčl architelti s.r.o.), kdy hluková a rozptylová studie prokázala riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelových zdrojů hluku a emisí do ovzduší, není žádoucí naše území zatěžovat další komunikací nadmístního významu.

2. Důrazně žádáme o stanovení etap realizace záměrů budování silniční sítě v okolí města Modřice v souladu s Přílohou č. 4. odstavcem I., písmenem l) vyhlášky č. 500/2006 Sb – pořadí změn v území (etapizace). V první etapě je nutné s ohledem na dopad záměrů na občany města Modřice nejprve dokončit páteřní komunikaci – jižní tangentu (JT) a až v následující etapě vybudovat silnici III třídy – severní obchvat Modřic (DS 52).

Odůvodnění:

Aktualizace č. 1 zásad územního rozvoje JMK vychází mimo jiné z podkladů územní studie ÚZEMNÍ STUDIE NADŘAZENÉ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ OB3 METROPOLITNÍ ROZVOJOVÉ OBLASTI BRNO. Ta sice vyhodnotila prospěšnost obou záměrů, ale protože severní obchvat byl zařazen jako invariantní prvek, studie neřešila etapizaci realizace záměrů. Hodnotila pouze výsledné stavy. Přitom JT má denně pojmout cca 14 tisíc osobních automobilů a severní obchvat (silnice III třídy), cca 5,7 tisíc osobních automobilů. Pokud by došlo pouze k realizaci severního obchvatu, uvedených cca 14 tisíc automobilů by využilo jiné trasy, opět v okolí města Modřice (silnici I/52, jižní a severní ochvat Modřic), což by znamenalo pro obyvatele města extrémní zátěž dopravy, hluku a zplodin. Ve výsledku výrazné zhoršení vzhledem k variantě nulové.

Součástí vyjádření města jsou přiloženy připomínky zastupitelů města za Nezávislé za čisté a klidné Modřice.

3. Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Nadále jsme pro zachování tzv. „nulové" varianty, tj. stávajícího stavu s požadavkem dobudování protihlukových stěn po obou stranách silnice I/52 v celém úseku, kterým prochází Modřicemi. Navrhovaná varianta by výrazným způsobem zhoršila životní prostředí obyvatel města Modřice, které je již nyní silně zatížené hlukem, prachem a plynnými exhalacemi z již stávajících liniových staveb I/52, D2 a 11/152. Jihozápadní tangenta je vedena přes plochy zeleně — zahrádky, sady, vinohrady a v blízkosti lesa, navíc její poloha je nad městem, což ztíží její odhlučnění. Proto s navrhovanou variantou nemůžeme souhlasit. Území, přes které by měla procházet tzv. Jižní tangenta, je záplavová oblast, která by znemožnila vést stopu v hlubokém zářezu v terénu. Jediným možným technickým řešením současně šetrným k životnímu prostředí by tak bylo vedení spojnice mezi D52 a D2 tunelem. Jsme proti vybudování tzv. Severního obchvatu, který by přivedl další dopravu do Modřic do blízkosti sídliště a od obytné zóny by oddělil nově vybudovaný biotop a vedl by k zániku některých zahrádek. Vyloučení tranzitní nákladní dopravy přes centrum Modřic lze již nyní zajistit příslušným dopravním značením jejich zákazu vjezdu.

Vyhodnocení připomínky č. 1

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43 – I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii

dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 než-li nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme."

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko - Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 - silnice 1/43 Troubsko - Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku."

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schvaluje Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky č. 2

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je vymezen návrhový koridor pro silnici III/15278 Modřice, obchvat ozn. DS52.

V rámci vyhledávací „Studie III/15278 Modřice" (PK OSSENDORF, 2019), byla potvrzena sledovaná trasa obchvatu. Ve studii byla na území mezi ramenem Svratky (Mlýnský náhon) a mostem na II/152 přes řeku Svratku silnice navržena tak, že bude tvořit zároveň protipovodňovou hráz v rámci samostatného projektu „Modřice – protipovodňová opatření". Řešení bylo současně zkoordinováno s Generelem odvodnění města Brna v rámci změn Územního plánu města Brna.

K obavám města s ohledem na dopad záměrů (jižní tangenta D52/JT a severní obchvat Modřic) na občany města Modřice uvádíme, že JT odvádí vozidla ze silnice I/52 ul. Vídeňská a Brněnská a jde o vozidla z relace II/425+D52 > Brno. Obchvat Modřic odvádí vozidla ze silnice III/15278, částečně i silnice III/15280 ul. Masarykova, Husova, Chrlická a jde o vozidla z relace Chrlice+Olympia > Brno, které nebudou využívat dálnici D2. Pro relaci II/425+D52 > Brno je severní obchvat nezajímavý. Pokud nebude JT vybudována, resp. bude vybudována s časovou prodlevou, budou nadále přetěžovány silnice II/152 a I/52, nikoliv severní obchvat. Naopak samotný severní obchvat uleví centru Modřic bez ohledu na JT.

Městem navrhovaná etapizace napřed JT a následně severní obchvat by z hlediska Modřic mohlo být spíše kontraproduktivní, jeho první etapa (mezi II/152 a III/15278) by mohla relativně rychle (cca 10 let) významně městu Modřice ulehčit. Navíc tato etapa zároveň plní funkci protipovodňového opatření, takže se může prodlužovat potenciální ohrožení města.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Projektant doplní dopad obchvatu na okolní komunikační síť do textu Odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK *(k bodům 125a, 125b přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)*.

Vyhodnocení připomínky č. 3

K JZT viz. vyhodnocení připomínky č. 1.

K tzv. jižní tangentě:

Záměr dálnice D52/JT ozn. DS14 vymezený v ZÚR JMK 2016 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr zůstává v ZÚR JMK beze změn.

K severnímu obchvatu Modřic viz. vyhodnocení připomínky č. 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.13. Obec Ratíškovice, U Radnice 1300, 696 02 Ratíškovice

Poř. číslo	**O 447**	Datum	26.09.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 138049/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Ratíškovice** / 586510			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Josef Uhlík, starosta obce			
Adresa / sídlo		U Radnice 1300, 696 02 Ratíškovice					

Připomínka

Připomínky k návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

Obec Ratíškovice doporučuje doplnit do Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje umístění obchvatové komunikace III/4258 s napojením na I/55 v obci Rohatec v návaznosti na plánování zrušení železničního přejezdu Rohatec Kolonie.

Vyhodnocení připomínky

Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Při projednání Zprávy o uplatňování v souladu se stavební zákonem nebyl ze strany obce uplatněn požadavek na prověření obchvatové komunikace III/4258 s napojením na I/55 v obci Rohatec. Řešení přeložky silnice III/4258 svou podrobností přísluší územnímu plánu.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK doplnit do bodu [17] V bodě (87) v tabulce Požadavky na uspořádání a využití území se pod řádek b) vkládá nový řádek ve znění:

c) V rámci plochy MÚK Rohatec prověřit územní podmínky pro případné napojení přeložky silnice III/4258 na D55 ev. stávající I/55.

M.1.2.14. Město Šlapanice, Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice

Poř. číslo	**O 536**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160393/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Šlapanice** / 583952			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Michaela Trněná, starostka obce			
Adresa / sídlo		Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice					

Připomínka

Město Šlapanice uplatňuje následující připomínky:

1. V rámci variantního řešení **oblasti II preferujeme variantu II/1 s MUK Rohlenka.**

Odůvodnění: Varianta přestavby stávající křižovatky je menším zásahem do krajinného rázu, má významně menší zábory půdního fondu. Neklade požadavky na budování dalších komunikací v krajině a nepřináší další fragmentaci zatíženého území.

2. V rámci variantního řešení **oblasti III požadujeme realizaci varianty III/4.**

Nesouhlasíme s variantami III/1,2, 3.

Odůvodnění:

Varianta III/4 reálně vytváří obchvat MČ Brno-Slatina, který odvádí dopravu v severojižním směru ze zastavěné části Slatiny (z ulic Bedřichovické, Matlachovy a Tuřanky). Ve variantách III/1 a III/2 budou vozidla v severní části obchvatu nucena významně zvýšit ujetou vzdálenost, což je pro řidiče demotivující, přitom dopravní proud těchto vozidel je v tomto směru převládající. Současně nejsou ve všech směrech možné všechny potřebné pohyby vozidel, což dále prohlubuje diskomfort vozidel při využití těchto variant. Naproti tomu varianty III/3 a III/4 umožňují řidičům pomocí jednoho průjezdu křižovatkou napojení na obchvat Slatiny. I ve směru východozápadním trasa v těchto variantách přispívá k přirozenějšímu směřování dopravního proudu od Šlapanic k ulicím Hviezdoslavova a Olomoucká a opačně. Další výhodou variant III/3 a III/4 je, **že není nutné do komunikace II/430 přidávat novou křižovatku.**

Výhodou vedení jižní části obchvatu západně od dálnice D1 je využití ploch území, které jsou ve stávajícím uspořádání „zbytkovými" a není tak třeba zasahovat do území na východní straně dálnice D1, které je nyní bez zásahů.

Umístění komunikace v této poloze umožní dopravní napojení nových ploch obytných souborů a odlehčení centra Slatiny – ulice Tuřanka, která je přetížená. Ve variantách III/1 a III/2 je málo pravděpodobné, že by řidiči z této části zástavby „přejížděli" a využívali komunikaci umístěnou z opačné strany D1, veškerá dopravní zátěž z této oblasti zůstane tak jako dosud na přetížené ulici Tuřanka a v centru Slatiny.

Varianta III/4 má nejmenší dopad do zemědělského půdního fondu. Půdy v této oblasti patří prakticky výhradně do půd nejkvalitnějších, a tedy by měly požívat v souladu se zákonem nejvyšší ochranu.

Za silně negativní tedy u variant III/1, 2, 3 považujeme:

Zásah do krajiny

Varianty III/1 a III/2 představují nový významný zásah do krajiny, budování nových komunikací a významný zábor půd oproti variantě III/4.

Ve všech hodnoceních, která hodnotí kladně odklon komunikace od Slatiny, postrádáme hodnocení dopadů na území Bedřichovic a Šlapanic, které jsou již vysoce zatíženy leteckou dopravou z letiště Brno-Tuřany s dráhou na katastru Šlapanic, dále zatížení z D1 a budoucí záměr VRT.

Neodvedenou dopravu

Varianty III/1 a III/2 nebudou motivovat řidiče a odvádět silný dopravní tok mezi obytnými částmi Brna (Líšeň) a pracovní zónou Černovických teras. Dosavadní silná doprava mezi obytnou a pracovní zónou (Líšeň-Černovické terasy) tak pravděpodobně zůstane zachována dále v centrální části Slatiny na ulici Bedřichovická a Tuřanka, protože je nejpřímočařejší.

V těchto variantách zůstane ve Slatině také neodvedena doprava z nových obytných částí Za kostelem.

Suburbanizaci

Varianty III/1 a III/3 kromě závleku dopravy směřují k další **suburbanizaci**, kdy je pravděpodobné budoucí obestavení a zástavba dosud nezastavěného území.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována **varianta II/1 a II/2**. Obě navržené varianty zahrnují šestipruhové uspořádání dálnice D1, zachování křižovatky MÚK Brno Východ. Liší se v podobě napojení území a sil. I/50. Predikcí obou je zrušení současné "skryté MÚK Rohlenka" přes čerpací stanici pohonných hmot.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 202).

V porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nimi je na úrovni 6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta II/1. Zpracovatelé SEA proto doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám II/1 a II/2 uvedlo cit.:

„K variantám koridoru pro zkapacitnění dálnice D1 včetně mimoúrovňových křižovatek v úseku Slatina – Holubice (na základě dříve vymezeného koridoru územní rezervy ozn. RDS05) ve dvou variantách –

- *var. II/1 DS42-A (s mimoúrovňovou křižovatkou Rohlenka)*
- *var. II/2 DS42-B (s mimoúrovňovou křižovatkou Tvarožná) sdělujeme, že upřednostňujeme variantu II/1 DS42-A (s mimoúrovňovou křižovatkou Rohlenka).*

Prostor odpočívky Rohlenka se zázemím a čerpacími stanicemi je v současnosti dopravně připojen jak z dálnice D1, tak je využíván i z přilehlé silnice II/430, což je v rozporu s platnou legislativou. Návrh upravit MÚK Rohlenka tak, aby byl v souladu s platnými ČSN a dalšími návrhy je jistě vhodnější, než-li vytvářet novou MÚK u obce Tvarožná, která by již byla umístěna velmi blízko u MÚK Holubice a řešení pomocí kolektorů či průběžných pruhů může být více finančně nákladné. Z uvedených důvodů resort dopravy upřednostňuje var. II/1 DS42-A (s mimoúrovňovou křižovatkou Rohlenka).“

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována **variantní řešení záměru II/430 a obchvatu Slatiny (varianty III/1 až III/4)**.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 205).

Na základě provedeného hodnocení jsou jako varianty s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnoceny varianty III/1 a III/2, mezi kterými nebyl shledán rozdíl.

Odbor dopravy KrÚ JMK ve svém stanovisku k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám uvedlo cit.:

„Z hlediska řešení silnic II, a III. tř. neshledává KrÚ JMK OD žádnou z předložených variant řešení jako významně vhodnější či naopak nepřijatelnou.

Podle ustanovení 54 odst. 3 stavebního zákona dotčený orgán posuzuje každou variantu samostatně, obsahuje-li posuzovaný návrh varianty řešení. KrÚ JMK OD posuzoval záměry, které jsou v předloženém návrhu AZÚR variantně uvedeny jako samostatné návrhy. V dopadech do řešení silnic II. a III. tř. není rozdíl, který by vyžadoval zvláštní připomínky k jednotlivým variantám s výjimkou jedné k variantě 11/1. Stejně tak není dána příčina pro jednoznačnou preferenci či negaci některé z variant.“

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schvaluje Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.15. Obec Troubsko, Zámecká 150/8, 664 41 Troubsko

Poř. číslo	**O 560**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159342/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Troubsko** / 584029			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Mgr. Markéta Bobčíková, starostka obce			
Adresa / sídlo		Zámecká 150/8, 664 41 Troubsko					

Připomínka.1: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

1.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se zákonem.**

1.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní* 3

rozvojové oblasti Brno" (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- „Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna. ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****"*

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- „Zpracovatelé Územní studie v dokumentu ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných*

mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*

- Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***

- „Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."*

- Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***

- Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*

- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*

- doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,

- doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Dále nebyl prověřován západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích. Také tuto variantu je nutné prověřit při pořizování aktualizace ZÚR JMK. Je zjevně cílem pořizovatele opakovaně postupovat „předvybraným" způsobem a primárně v neveřejném procesu pořízení jak územně plánovací dokumentace tak samotné ÚS JMK, a to pokud jde konkrétně o variantní úsek silniční sítě označovaný v ÚS jako 02 (Brno, Bosonohy – Střelice, Čepro podél železniční tratě), navzdory známým výhradám obce Troubsko. Pořizovatel takto postupuje navzdory tomu, že obec Troubsko cestou námitky č. 7 k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje požadovala řešení obchvatu obce ve směru Troubsko – Střelice v lokalitě ulice Polní za dálničním mostem směr Střelice západně od obce, s čímž se pořizovatel vypořádal tak, že, cituji: „

- dle Generelu krajských silnic se jedná o silniční tah místního významu, požadavek na obchvat Generel krajských silnic neřeší.
- Dle sdělení odboru rozvoje dopravy pro vymezení obchvatu není zpracován žádný projekční podklad,
- Zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu.
- 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.
- Zásady uzemního rozvoje nesmí řešit koncepci rozvoje uzemí obce, takovou koncepci stanovuje územní plán;",

a požadavku obce proto nevyhověl a námitku zamítl. Variantní úsek silniční sítě označovaný v ÚS jako 02 (Brno, Bosonohy – Střelice, Čepro podél železniční tratě), objevivší se v procesu neveřejného projednání, je zjevně nezákonný pro obcházení zákona a účelovost postupu pořizovatele, porušování práva na veřejné projednání územního plánování a taktéž práva na samosprávu.

Dále namítáme zjevnou nesprávnost trasování VRT ve variantě kopírující dálniční těleso D1 v katastrálním území obce Troubsko, a to za situace, kdy jsou v obci Troubsko dlouhodobě překračovány hlukové limity. Již nyní je vyloučeno dosáhnout stavu souladnému s hlukovými normami a napadané řešení mělo být z dalšího projednávání a prosazování od počátku vypuštěno, což požadujeme.

S výše uvedenými připomínkami úzce souvisí nesouhlas se záměrem pro umístění plánované dálniční odpočívky, který byl dán oprávněným investorem, kterým je Ředitelství silnic a dálnic ČR, a který je třeba hodnotit stejně negativně jako záměr VRT, resp. ještě přísněji. Ona přísnost spočívá v tom, že jde nejen o potencionální zdroj nadlimitního hluku, ale i nadlimitního smogu a prachu v daném území a prosazování totoho záměru mělo být od počátku vypuštěno, což požadujeme. V tomto ohledu lze doplnit, že připomínkujeme a namítáme to, aby rozšíření dálnice D1 bylo uvažováno a realizováno v nejmenších možných záborech mimo stávající dálniční těleso.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat <u>všechny</u> doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

1.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, <u>a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí</u>, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření**

ploch a koridorů ve variantách (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 2: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou" variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou"**, **a to na základě Územní studie.**

2.1 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv."* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů" (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 1.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování", tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování" v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní" ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*" pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*" komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování" odkazováno na úsek „43" specifikovaný jako „*průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)". Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*" ať již u „*jižní části ulice Černého*" nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*", pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43" MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná

úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových" úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké" varianty komunikace "43", a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43" mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem". Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43" v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou" variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43". Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43". Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43" v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43") zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz./den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy*." Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

2.2 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43 když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný *„Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

2.3 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna.

Připomínka č. 3: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 1.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43-silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno-Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 4.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 1.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 2.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici*

Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih."

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem" a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo přechytí", neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43", a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

<u>Připomínka č. 5: Nedostatečné zpracování SEA</u>

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

5.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****."*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 1.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 1.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 1.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území."*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

5.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné."*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157 - 161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno-Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu)."*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

5.3 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků.* ***Ptáci jsou natolik mobilní****, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."1* Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

1 Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou" trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Vyhodnocení požadavku na prověření západního obchvatu Troubska zůstává ze strany pořizovatele stejné. ZÚR vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Dodáváme, že KrÚ není zřejmé v čem spatřuje podatel *nezákonnost a porušování práva na veřejné projednání územního plánování.* V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není obchvat Troubska řešen pro jeho místní význam a projednání ÚS s veřejností stavební zákon nepožaduje, přesto byly obce průběžně s obsahem ÚS JMK seznamovány. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, která byla projednána v souladu se stavebním zákonem. Ve zprávě o uplatňování jsou promítnuty závěry ÚS JMK.

K připomínkám k trasování VRT sdělujeme, že vymezený koridor pro VRT není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pro VRT je v ZÚR JMK 2016 vymezena územní rezerva, tj. plošné nároky je nutno teprve prověřit.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navrhována plocha pro dálniční odpočívku D1 Troubsko. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Případná realizace by musela být nutně podmíněna rozsáhlou řadou opatření, z nichž za nejpodstatnější považuje projektant oddálení plochy od zástavby a realizaci takových opatření, která povedou ke splnění hlukových limitů nejen pro odpočívku, ale i pro hluk z dálnice D1.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru odpočívky a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že změna DS10 významně nemění hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Využití koridoru DS10 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS10 uveden návrh opatření:

- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 s ohledem na minimalizaci rozsahu záborů ZPF a vlivů na odtokové poměry.
- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 v místě odpočívky Troubsko s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (zejména východně od ul. Zahradní, Troubsko), s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění). Vytvořit územní podmínky pro nahrazení kácených dřevin.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [19] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku realizování rozšíření dálnice D1 v nejmenších možných záborech mimo stávající dálniční těleso uvádíme, že ZÚR JMK vymezuje koridor pro umístění záměru nikoli vlastní záměr stavby. Koridor lze upřesnit v územním plánu a následně stavbu umístit v navazujících řízeních.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 1.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.1

Vyhodnocení připomínek směřujících k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na

zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.“*

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících

tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59%. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50% a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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 možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.3

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné

lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.2.16. Městys Velké Němčice, Městečko 85, 691 63 Velké Němčice

Poř. číslo	**O 602**	Datum	14.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 147085/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Velké Němčice** / 585009			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		pan František Smetana, starosta obce			
Adresa / sídlo		Městečko 85, 691 63 Velké Němčice					

Připomínka

Připomínka nebo námitka k návrhu Územní plán sídelního útvaru Velké Němčice

1. **Předmět připomínky nebo námitky:**

   Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, **D2 Rozšíření odpočívky Zeleňák, (DUR-2019/0263)**

2. **Odůvodnění námitky:**

   Městys Velké Němčice podává námitku k plánované výstavbě odpočívek v lokalitě Zeleňák v k.ú. Velké Němčice. Důvodem námitky je snížení kvality života občanů Velkých Němčic, zvýšením hluku, emisí, prašnosti a nedostatečné řešení splaškové a povrchové vody

3. **Údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva:**

   Parcela KN 3982/5

4. **Vymezení území dotčeného námitkou:**

   Dálniční odpočívky Zeleňák na D2

5. **Podávající:**

   MĚSTYS VELKÉ NĚMČICE

   Městečko 85, 691 63

   IČO: 00283690

   ID datové schránky: xtvbsjt

   Podle § 37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění

Informace:

Výňatky ze zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (stavební zákona), v platném znění:

§ 47

Zadání územního plánu

(1) Na základě rozhodnutí zastupitelstva obce o pořízení územního plánu, na základě územně analytických podkladů a s využitím doplňujících průzkumů a rozborů, pořizovatel ve spolupráci s určeným členem zastupitelstva (dále jen „určený zastupitel“) zpracuje návrh zadání územního plánu. V návrhu zadání stanoví hlavní cíle a požadavky na zpracování návrhu územního plánu.

(2) Pořizovatel zašle návrh zadání územního plánu dotčeným orgánům, sousedním obcím, krajskému úřadu. V případě pořizování územního plánu jiným obecním úřadem zašle pořizovatel zadání též obci, pro kterou ho pořizuje. Pořizovatel doručí návrh zadání veřejnou vyhláškou. Do 15 dnů ode dne doručení může každý uplatnit u pořizovatele písemné připomínky.

§ 50

Návrh územního plánu

(1) Na základě schváleného zadání nebo schválených pokynů pro zpracování návrhu územního plánu pořizovatel pořídí pro obec zpracování návrhu územního plánu a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává.

(2) Pořizovatel oznámí místo a dobu konání společného jednání o návrhu územního plánu a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává, nejméně 15 dnů předem jednotlivě dotčeným orgánům, krajskému úřadu, obci, pro kterou je územní plán pořizován, a sousedním obcím; krajskému úřadu zároveň předá návrh územního plánu pro posouzení podle spolu s vyhodnocením jeho vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává.

(3) Pořizovatel doručí návrh územního plánu a vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává, veřejnou vyhláškou. Do 30 dnů ode dne doručení může každý uplatnit u pořizovatele písemné připomínky. K později uplatněným připomínkám se nepřihlíží.

§ 52

Řízení o územním plánu

(1) Upravený a posouzený návrh územního plánu, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává, a oznámení o konání veřejného projednání pořizovatel doručí veřejnou vyhláškou. Veřejné projednání21) návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. K veřejnému projednání pořizovatel přizve jednotlivě obec, pro kterou je územní plán pořizován, dotčené orgány, krajský úřad a sousední obce, a to nejméně 30 dnů předem.

(2) Námitky proti návrhu územního plánu mohou podat pouze vlastníci pozemků a staveb dotčených návrhem řešení, oprávněný investor a zástupce veřejnosti.

(3) Nejpozději do 7 dnů ode dne veřejného projednání může každý uplatnit své připomínky a dotčené osoby podle odstavce 2 námitky, ve kterých musí uvést odůvodnění, údaje podle katastru nemovitostí dokladující dotčená práva a vymezit území dotčené námitkou. Dotčené orgány a krajský úřad jako nadřízený orgán uplatní ve stejné lhůtě stanoviska k částem řešení, které byly od společného jednání (§ 50) změněny. K později uplatněným stanoviskům, připomínkám a námitkám se nepřihlíží. Dotčené osoby oprávněné k podání námitek musí být na tuto skutečnost upozorněny.

(4) Ke stanoviskům, námitkám a připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při vydání zásad územního rozvoje nebo regulačního plánu vydaného krajem, se nepřihlíží.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je vymezena odpočívka Velké Němčice na stávající dálnici D2 ozn. DS63. V lokalitě „Zeleňák" se již odpočívka na obou stranách dálnice D2 nachází. V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je vymezena návrhová plocha pro její přestavbu a rozšíření.

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Za tímto účelem byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění.

K důvodům připomínky – snížení kvality života občanů Velkých Němčic, zvýšení hluku, emisí, prašnosti a nedostatečné řešení splaškové a povrchové vody uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vliv na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou vlivy této odpočívky na hlukové zatížení obytné zástavby hodnoceny převážně jako zanedbatelné, vzhledem k její poloze vůči zástavbě. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS63 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS63 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V SEA dokumentaci v kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru odpočívek Velké Němčice uveden požadavek na zpřesnění a vymezení plochy DS63 odpočívek Velké Němčice na dálnici D2 s ohledem na zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a minimalizaci vlivů na odtokové poměry. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [29] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.3. Vyhodnocení připomínek oprávněných investorů

M.1.3.1. MND a.s. / IČ: 28483006, Úprkova 807/6, 695 01 Hodonín

Poř. číslo	**OI 03a** **OI 03b**	Datum	11.11.2019 15.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160638/2019** **JMK 163904/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČ:		**MND a.s.** / 28483006			
		Adresa / sídlo		Úprkova 807/6, 695 01 Hodonín			

Připomínka

na základě vyrozumění o návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a projednání Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území sdělujeme, že **uplatňujeme následující připomínku**.

Za účelem vyhledávání a průzkumu ložisek ropy a zemního plynu má společnost MND a.s. v souladu se zákonem č. 62/1988 Sb. stanoveny v řešeném území tzv. průzkumná území, kde je oprávněna provádět vyhledávání a průzkum ložisek vyhrazených nerostů ropy a/nebo zemního plynu. Součástí provádění geologických (průzkumných) prací v ploše průzkumného území je i umisťování průzkumných vrtů, resp. ploch těchto vrtů. Pro účely těžby je v rozsahu plochy vrtu stanoven dobývací prostor, který je současně dle § 27 odst. 6 zákona č. 44/1988 Sb. rozhodnutím o využití území.

S ohledem na tuto skutečnost navrhujeme, aby Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje obsahovala přiměřenou ochranu nerostných zdrojů nejen v smyslu již zjištěných ložisek a stanovených chráněných ložiskových území, ale také ve smyslu předpokládaných nálezů v rozsahu průzkumných území. Na základě aktuálních poznatků při pořizování územních plánů jednotlivých obcí se domníváme, že tuto ochranu nerostných surovin je nezbytné zakotvit do Zásad územního rozvoje, jako obecný úkol pro územní plány jednotlivých dotčených obcí (v rozsahu průzkumných území zajistit ochranu nerostných zdrojů např. ve smyslu odst. 5 § 18 stavebního zákona a neznemožňovat tak jeho účelné využití).

Vyhodnocení připomínky

Ke sledování stavu a vývoje území včetně nerostného bohatství pro potřeby územního plánování jsou dle stavebního zákona *(v návaznosti na § 13 „Využití výsledků geologických prací při územním plánování" zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů)* určeny územně analytické podklady (ÚAP). Jedná se o územně plánovací podklad, který je neopominutelným podkladem, v tomto konkrétním případě pro Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a jejich aktualizace (viz zejm. ust. § 25 a § 26 stavebního zákona).

Ochrana nerostného bohatství pro jeho možné využití je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ošetřena dle ust. § 36 stavebního zákona a přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. v míře a podrobnosti příslušející ZÚR. K tomu považujeme za důvodné objasnit následující:

Ochrana nerostného bohatství ve smyslu § 15 odst. 1 horního zákona je obsažena v ZÚR JMK, a to v bodě (71) v úkolech pro územní plánování, které jsou obecně platné pro všechny záměry obsažené v kapitole D, tj. pro záměry dopravní a technické infrastruktury. ZÚR JMK mj. tímto zakotvují princip minimalizace střetů sledovaných záměrů s limity využití území, mezi které patří i limity vyplývající z horního zákona pro ochranu nerostného bohatství. Relevantní limity byly v návaznosti na textovou část ZÚR JMK zobrazeny v grafické části, a to v koordinačním výkrese v měřítku m 1:100 000 (výkres č. II.2) a v měřítku m 1:50 000 (výkres č. II.3) jako jevy informativní. Jsou jimi výhradní ložiska, CHLÚ, DP, poddolovaná území, sesuvná území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

Ochrana nerostného bohatství v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vycházela z rozsahu limitů sledovaných v ZÚR JMK. V bodě [2] návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navíc navrhuje doplnit nový úkol pod písm. f) ve znění *„Při upřesňování koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech obcí a při přípravě konkrétních záměrů vypustit, případně minimalizovat vlivy na zásoby nerostných surovin (zejména chráněná ložisková území, ložiska nerostných surovin, dobývací prostory).“*, a to do úkolů pro územní plánování obsažených v bodě (71) ZÚR JMK. V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zachována a podpořena opatření směřující k minimalizaci dopadů sledovaných záměrů na nerostné bohatství.

Princip minimalizace střetů s limity využití území, tj. včetně území nerostných surovin je tudíž návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dodržen. Podrobněji je vysvětleno v kapitole G.4 Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, zejména na str. 49.

Ochrana nerostného bohatství je v projednávaném návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ošetřena dostatečným způsobem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.3.2. GasNet s.r.o. / IČ: 27295567, Klíšská 940/96, 400 01 Ústí nad Labem

Poř. číslo	**OI 04**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159650/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČ:		**GasNet s.r.o.** / 27295567			
		Adresa / sídlo		Klíšská 940/96, 400 01 Ústí nad Labem			

Připomínka

Stavebník: Neuvedeno

Účel stanoviska: Územně plánovací podklady

Obdrželi jsme Vaše oznámení týkající se veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a projednání Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území. K tomuto sdělujeme následující stanovisko:

Souhlasíme s umístěním koridoru TEP09 „VTL plynovod Šardice-Milotice“, tak jak je v uvedené Aktualizaci č. 1 ZÚR Jihomoravského kraje popsán.

Dále požadujeme respektovat ochranná a bezpečnostní pásma plynárenského zařízení, a to v souladu se zákonem č. 458/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (energetický zákon). Před zahájením přípravných a projektových prací na jednotlivých případech uvedených v ZUR (stavbách, opatřeních apod.) zajistit si u GasNet s.r.o. vyjádření o sítích a stanovisko ke konkrétním řešením míst kolizí těchto případů se všemi plynárenskými zařízeními. Projektová dokumentace, která bude obsahovat detailní řešení těchto kolizních míst bude odsouhlasena GasNet s.r.o.

Aktuální podklady a podmínky k poskytnutí všeobecných dat o plynárenském zařízení ve správě GasNet, s.r.o., jsou Vám k dispozici na e-mailové příp. internetové adrese:

http://www.gasnet.cz/cs/distribuce-plynu-online/, nebo http://www.gasnet.cz/cs/zadost-o-vektorova-data/

Pro zajištění detailních podkladů a dat o plynárenském zařízení je nutné podat žádost o vydání stanoviska k výstavbě plynárenského zařízení, nebo existenci plynárenských zařízení, nebo činností v jejich ochranném a bezpečnostním pásmu. Žádost je dostupná na internetové adrese: http://www.gasnet.cz./cs/zadost-o-stanovisko/

Pozn.
Stanovisko vychází ze znalostí současného a budoucího stavu plynárenských sítí Gasnet, s.r.o., platných k datu vydání tohoto stanoviska.

Za správnost a úplnost dokumentace předložené s žádostí včetně jejího souladu s platnými předpisy plně zodpovídá její zpracovatel. Stanovisko nenahrazuje případná další stanoviska k jiným částem stavby.

V případě další korespondence nebo jednání (např. změna stavby) uvádějte naši značku - 5002034184 a datum tohoto stanoviska. Kontakty jsou k dispozici na www.gridservices.cz nebo NONSTOP zákaznická linka 800 11 33 55.

Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným způsobem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že oprávněný investor může k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že oprávněný investor může k návrhu uplatňovat stanovisko. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná oprávněným investorem.

Z věcného hlediska se připomínka váže k záměru TEP09 „VTL plynovod Šardice-Milotice“, s vymezením koridoru pro předmětný záměr v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK oprávněný investor, tj. GasNet s.r.o., souhlasí.

Pro úplnost považujeme za důvodné upřesnit následující:

Procesní úkony a požadavky vážící se k následným povolovacím řízením staveb a opatření nestavební povahy, vyplývající ze zákona č. 458/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (energetický zákon), nejsou předmětem řešení územně plánovací dokumentace (konkrétně ZÚR JMK a jejich aktualizací) a ani územně plánovacích podkladů (konkrétně Územně analytických podkladů Jihomoravského kraje a jejich úplných aktualizací).

Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zohledněna dle ust. § 36 stavebního zákona a přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. v míře a podrobnosti příslušející zásadám územního rozvoje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.3.3. E.ON Distribuce, a.s. / IČ: 28085400, Lidická 36, 659 44 Brno

Poř. číslo	**OI 10**	Datum	29.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 153543/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČ:		**E.ON Distribuce, a.s.** / 28085400			
		Adresa / sídlo		Lidická 36, 659 44 Brno			

Připomínka

Společnosti E.ON Distribuce, a.s. (dále jen „Provozovatel DS") byl předložen návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

V rámci Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje požadujeme úpravu koridoru pro umístění vedení VVN 110 kV a pro umístění transformační stanice 110/22 kV Znojmo-Oblekovice, stávající označení TEE17 v ZÚR JMK.

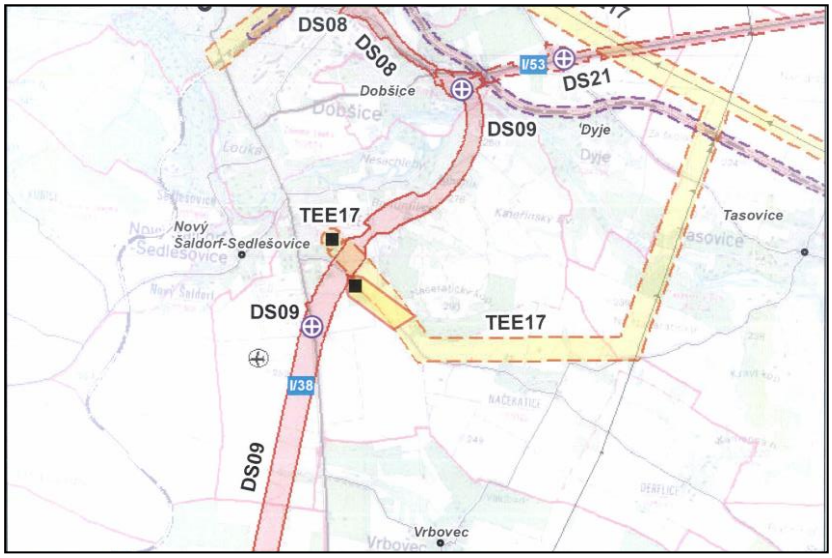
Důvodem tohoto požadavku je zpřesnění trasy vedení VVN 110 kV v rámci návrh zadání změny č. 2 Územního plánu města Znojma, při kterém byla vybrána vhodná parcela pro výstavbu transformační stanice 110/22 kV Znojmo-Oblekovice. Předmětná parcela se nachází cca 15 m od hranice stávajícího koridoru TEE17.

Umístěním transformační stanice 110/22 kV na vybranou parcelu dojde k nepatrnému odklonu trasy vedení VVN 110 kV od stávajícího koridoru TEE17.

Návrh na úpravu koridoru je uveden v grafické příloze.

Přílohy k žádosti:

Grafická příloha obsahující situační plánek s vyznačením požadované úpravy



Vyhodnocení připomínky

Pro území Jihomoravského kraje platí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK"), ve kterých je vymezen koridor TEE17 pro umístění nadzemního vedení VVN 110 kV včetně transformační stanice. Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 300 m podle podkladu, který pro ZÚR JMK poskytl správce distribuční sítě E.ON.

Dle sdělení společnosti E.ON Distribuce dojde v rámci zpřesnění trasy vedení VVN 110 kV k posunu umístění transformační stanice o 15 m od hranice koridoru vymezeného ZÚR JMK pro záměr TEE17. Posun o 15 m je pod podrobností ZÚR JMK, neboť v měřítku m 1:100 000 je 1 mm na mapě 100 m ve

skutečnosti. Posun o 15 m je tudíž v ZÚR graficky nezobrazitelný. Umístění transformační stanice v této míře podrobnosti přísluší územnímu plánu a jeho změnám.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.3.4. ŘSD ČR / IČ: 65993390, Šumavská 33, 602 00 Brno

Poř. číslo	**OI 17**	Datum	04.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 156614/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČ:		**ŘSD ČR** / 65993390			
		Adresa / sídlo		Šumavská 33, 602 00 Brno			

Připomínky

Ředitelství silnic a dálnic ČR podává na základě Oznámení o společném jednání o návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje následující vyjádření:

Z hlediska výhledových záměrů ŘSD ČR ve vztahu k Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK jsou sledovány koridory pro úpravu dálnice D1 v úseku Slatina — Holubice, pro vedení trasy budoucí dálnice / silnice č. 43, koridory pro silnice I. třídy — pro přeložku silnice I/23 v úseku Rosice — Zakřany, pro jižní obchvat Kuřimi, pro úpravu — odstranění dopravních závad na stávající silnici I/43 Česká — Lipůvka a přeložku silnice I/53 Hodonín, obchvat.

Dále se zájmů ŘSD ČR dotýká vymezení nových mimoúrovňových křižovatek — MÚK Syrovice na dálnici D52 a MÚK Moravanská na sil. I/52 a vymezení ploch pro dálniční odpočívky na dálnicích D1, D2, D52 a D55.

K námi sledovaným jevům uvádíme:

Nově je vymezen koridor pro zkapacitnění dálnice D1 včetně mimoúrovňových křižovatek v úseku Slatina — Holubice (na základě dříve vymezeného koridoru územní rezervy ozn. RDS05) ve dvou variantách — var. II/1 DS42-A (s mimoúrovňovou křižovatkou Rohlenka) a var. II/2 DS42-B (s mimoúrovňovou křižovatkou Tvarožná).

K vymezení koridoru nemáme připomínky, preferujeme však variantu DS42-A s MÚK Rohlenka.

Odůvodnění: Prostor odpočívky Rohlenka se zázemím a čerpacími stanicemi je v současnosti dopravně připojen jak z dálnice D1, tak je využíván i z přilehlé silnice II/430, což je v rozporu s platnou legislativou. Návrhem MÚK Rohlenka dojde jak k odlehčení navazující sítě silnic nižších tříd, tak k vyřešení „nestandardního" připojení dálniční odpočívky.

Dále je nově vymezen koridor pro realizaci budoucí dálnice / silnice č. 43 dle Politiky územního rozvoje ČR (na základě dříve vymezeného koridor územní rezervy RDS01 mezi MÚK D1 a MÚK Lysice) v úseku Troubsko (D1) — Lysice. Koridor je navržen ve třech variantách:

var. I/1 jako koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) — Kuřim a DS41-A Kuřim — Lysice,

var. I/2 jako koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) — Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim — Lysice,

var. I/3 jako koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) — Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.

K vlastnímu vymezení tohoto koridoru nemáme rovněž připomínky. Z uvedených variant preferujeme variantu I/2.

Odůvodnění: Varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných

exponovaných městských částech. Co se týká var. I/3, ŘSD ČR realizaci jihozápadní tangenty nesleduje.

K ostatním vymezeným koridorům pro silnice I. třídy: DS44 pro přeložku silnice I/23 v úseku Rosice — Zakřany, DS45 Kuřim, jižní obchvat a DS46 I/43h Česká — Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad a DS59 Hodonín, obchvat nemáme připomínky, stejně jako k vymezení nových mimoúrovňových křižovatek — MÚK Syrovice na dálnici D52 (ozn. DS53) a MÚK Moravanská na sil. I/52 (ozn. DS54) a vymezení ploch pro dálniční odpočívky na dálnicích D1, D2, D52 a D55.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4. Vyhodnocení připomínek – veřejnost

M.1.4.1. [redacted]

Poř. číslo	**V 01**	Datum	02.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 141831/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínka

zasílám připomínku podle § 42 odst. 2 v návaznosti na § 37 odst. 3 stavebního zákona k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v tomto znění:

Požaduji, aby byla prověřena možnost doplnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v příslušných částech o jihozápadní silniční obchvat obce Lipůvka, který by společně s již navrženým jihovýchodním obchvatem obce Lipůvka umožnil průjezd vozidel ve východo-západním směru zcela mimo obec po přeložce silnice II/379. Hrubý náčrtek požadovaného obchvatu zde: https://mapy.cz/s/kerusarosu Dále požaduji, aby křížení silnic II/379 a I/43 bylo řešeno všesměrnou mimoúrovňovou křižovatkou.

Odůvodnění:

- počet vozidel projíždějících od Tišnovska přes Lipůvku na Blanensko, Adamovsko a Vranovsko není zanedbatelný a citelně by ulevil dopravě v obci

- tuto trasu po II/379 od Velké Bíteše po Vyškov využívají také nákladní vozidla jako severní obchvat brněnské aglomerace

- nemalý je rovněž počet vozidel projíždějících z východního Tišnovska přes Lipůvku směrem na Brno

- v případě dlouhodobých i krátkodobých uzavírek hlavního tahu II/385 v úseku Čebín-Kuřim-I/43 (např. při dopravní nehodě) jezdí veškerá doprava z Tišnovska směřující na Brno přes Lipůvku a intenzity dopravy se zde zvýší až na cca 20000 vozidel/den.

- šířkové uspořádání silnice II/379 v obci Lipůvka v úseku od hřbitova po křižovatku s I/43 (naproti obchodnímu středisku Jednota) je naprosto nedostačující, odpovídající spíše úrovni místní komunikace, stísněné podmínky neumožňují rozšíření silnice ve stávající trase, ve značné části této trasy zcela chybí chodníky a tudíž se mezi vozidly pohybují chodci i děti a to i v místech dvou pravoúhlých zatáček, kde je minimální rozhled a delší vozidla (nákladní, autobusy), zde vybočují do protisměru a riziko kolize s protijedoucími vozidly a chodci je extrémní

- křižovatka II/379 a I/43 v obci Lipůvka (naproti obchodnímu středisku Jednota) zpomaluje dopravu v obci v hlavním severojižním směru po I/43. Kvůli vozidlům, která odbočují, čekají na odbočení nebo

se připojují ze silnice II/379 často musí zpomalovat, zastavit nebo stát vozidla na hlavním tahu I/43. Časté brzdění a rozjíždění zbytečně zvyšuje úroveň hluku a emisí v obci.

- vzhledem k tomu, že v úseku Kuřim-Černá Hora na plánované budoucí D43 není plánovaná žádná křižovatka, bude mít i výhledové postavení této komunikace zanedbatelný vliv na snížení intenzit dopravy v předmětném úseku silnice II/379, naopak ji někteří z Lipůvecka mohou začít používat jako přivaděč na nejbližší křižovatku D43 u Kuřimi.

Prosím o sdělení, jak bylo s mojí připomínkou naloženo.

Vyhodnocení připomínky

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah. Ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK nebyly uplatněny připomínky k prověření vymezení jihozápadního obchvatu Lipůvky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.2. [redacted]

Poř. číslo	**V 02**	Datum	09.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 145278/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				
		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínka

Námitky ze strany občana k dokumentu „návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“

Jako vlastníci dotčeného pozemku p.č. [redacted] a rodinného domu č.pop. [redacted] podáváme v zákonné lhůtě 30 dní (viz zveřejněno na úřední desce od 23.9 2019 – KÚ JMK – lhůta 30 dnů; veřejné projednání 3.10 – lhůta 7 dnů) tj. do 10.10 2019 námitky k uplatnění „Změna č. 2. územního plánu obce Ořechov“ na Obecním úřadě v Ořechově. Lhůta 7 dnů není stanovena dle platných vyhlášek a zákonů

Dle výkresu „01A koordinační situace (formát .pdf, velikost 4.13 MB)“, který je součástí „ZMĚNA Č.2 ÚZEMNÍHO PLÁNU OŘECHOV“ je pozemek s p. č. [redacted] evidován jako „**Plochy veřejných prostranství – U**“, přičemž se na pozemku evidentně nachází volná plocha se zelení – trávníkem. Pozemek je chybně zařazen a měl by být pozemek rozčleněn, kde bude zohledněna jeho část se zelení, tj. bude uvedena jeho část jako „**Plochy sdílení zeleně – Z**“.

Dále upozorňujeme na vyjádření, které bylo poskytnuto k předchozí dokumentaci, kde bylo požadováno předložit **vyhodnocení SEA** a předložit variantní řešení. Dále uvádím následující textaci z dokumentu „Návrhu Zprávy o uplatňování Územního plánu Ořechov“ „*Vzhledem k nejasnému požadavku na prověření územních rezerv a jejich případné zařazení do návrhu, stanovil dotčený orgán povinnost vypracovat dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), vycházející z principu předběžné opatrnosti.*“ Dále je zde uvedeno pouze konstatování “***To znamená, že touto změnou nebude tato část stávajícího územního plánu měněna***“, což lze chápat, že zbývající část územního plánu nebude dotčena žádnou výstavbou či jakoukoliv změnou stavby, proto bylo vydáno stanovisko pod č.j. **JMK 142228/2016**, kde uvádí „*Dotčený orgán neuplatňuje posouzení vlivů na*

životní prostředí a zpracování dokumentace SEA.“ Což je v přímém rozporu se záměrem obce Ořechov.
Vyhodnocení připomínky Pořizovatel posoudil výše uvedené podání dle obsahu a shledal, že celé podání se týká pouze Změny č. 2. Územního plánu (dále jen „ÚP“) Ořechov a nikoli projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Z úvodu podání je zřejmé, že podatelky nerozlišují mezi veřejnou vyhláškou, kterou byl dne 23.09.2019 zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnou vyhláškou, kterou byl zveřejněn návrh Změny č. 2 ÚP Ořechov. Stanovení základní koncepce rozvoje území obce, tj. stanovení a vymezení ploch s rozdílným způsoben využití je dle § 43 stavebního zákona úkolem územního plánu a nikoli aktualizace zásad územního rozvoje. Náprava požadovaná podatelkami je tudíž předmětem řešení Změny č. 2 ÚP Ořechov a nikoli návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka nesměřuje k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel telefonicky ověřil, že předmětné podání bylo rovněž uplatněno ke Změně č. 2 ÚP Ořechov přímo a nebylo tudíž důvodné podání postupovat pořizovateli Změny č. 2 ÚP Ořechov, kterým je Městský úřad Šlapanice, odbor výstavby. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.3. [redacted]

Poř. číslo	**V 03**	Datum	15.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 148049/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínka

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrhu aktualizace č. 1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území na kat. území Babice /Svitavou oblast NRBC 31 připomínkujeme a sdělujeme:

ZÁSADNÍ ZÁVAZNÉ NESOUHLASNÉ STANOVISKO

se zahrnutím našich parcel do výše uvedené oblasti NRBC 31. Nemáme zájem o případné limity, zákazy a omezení dané touto oblastí na našich parcelách, přičemž např. označený výřez na výkrese ploch severozápadně od našich parcel v obci není nijakým způsobem limitován.

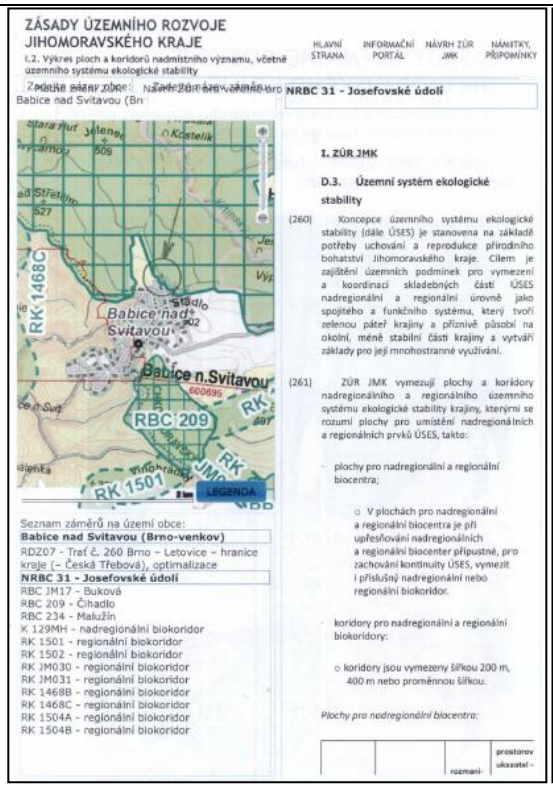
Naše parcely jsou označeny na výkrese a doloženy výpisem a snímkem z katastru nemovitostí.

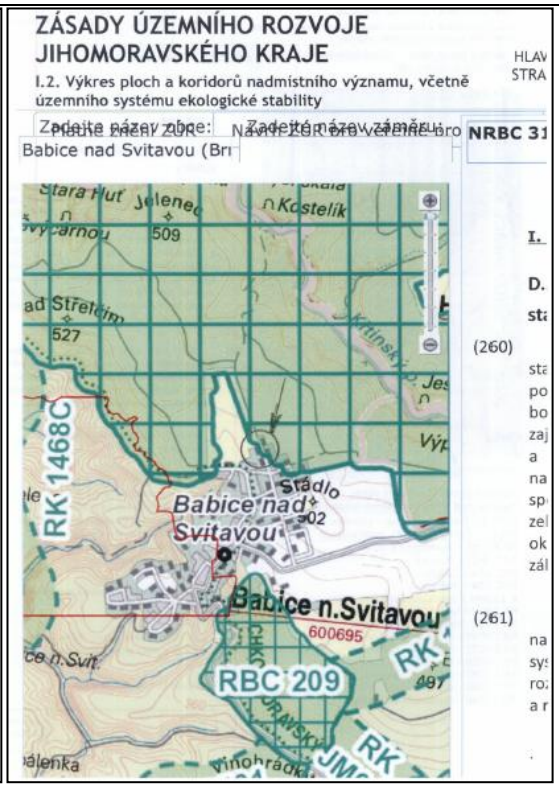
Aktualizaci upravte LIMITNĚ až po místní komunikace, označeno červeně na výkrese z katastru nemovitostí, čísla [redacted] vše mimo naše pozemky. Naše pozemky jsou pč.: [redacted]

Přílohy:

- výpis z katastru nemovitostí
- výřez z katastrální mapy

  (pozn. tyto přílohy nejsou zobrazeny z důvodu ochrany osobních údajů – GDPR.)
- dva výřezy *(pozn. z webové aplikace pro vyhledávání záměrů v obcích v ZÚR JMK)* – viz níže





Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve zněni pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatelů týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatelů brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK, což dokládají i přiložené mapové výřezy ze ZÚR JMK, nikoli z projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC 31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění

biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části *„(k bodům 260–262)“* kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.4. [redacted]

Poř. číslo	**V 04**	Datum	21.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 150600/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínka

Nesouhlasné stanovisko

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrh aktualizace č. 1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území na kat. území Babice nad Svitavou oblast NRBC 31 připomínkujeme a sdělujeme zásadní závazné nesouhlasné stanovisko se zahrnutím parcel: [redacted] do oblasti NRBC 31. Nemáme zájem o rozšíření oblasti do obytné zóny a o případné omezení s tímto související.

Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve zněni pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatelky týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatelky brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC 31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části „(k bodům 260–262)“ kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.5. [redacted]

Poř. číslo	**V 05**	Datum	21.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 150605/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrhu aktualizace č. 1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území na katastrálním území Babice nad Svitavou oblast NRBC 31 připomínkujeme a sdělujeme **ZÁSADNÍ ZÁVAZNÉ NESOUHLASNÉ STANOVISKO**

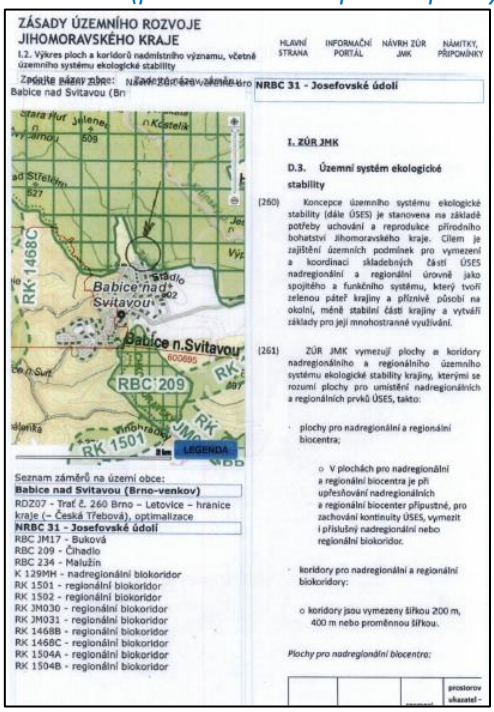
se zahrnutím našich parcel do výše uvedené oblasti NRBC 31. Nemáme zájem o případné limity, zákazy a omezení dané touto oblastí na našich parcelách, přičemž např. označený výřez na výkrese ploch severozápadně od našich parcel v obci není nijakým způsobem limitován.

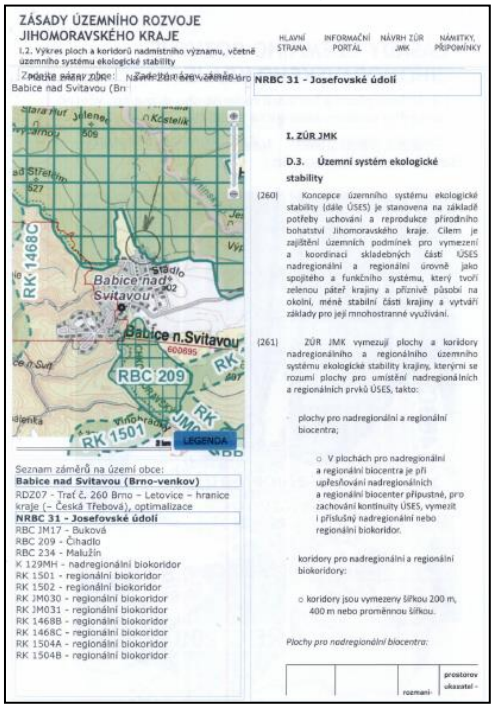
Naše parcela je označena na výkrese a doložena výpisem a snímkem z katastru nemovitostí.

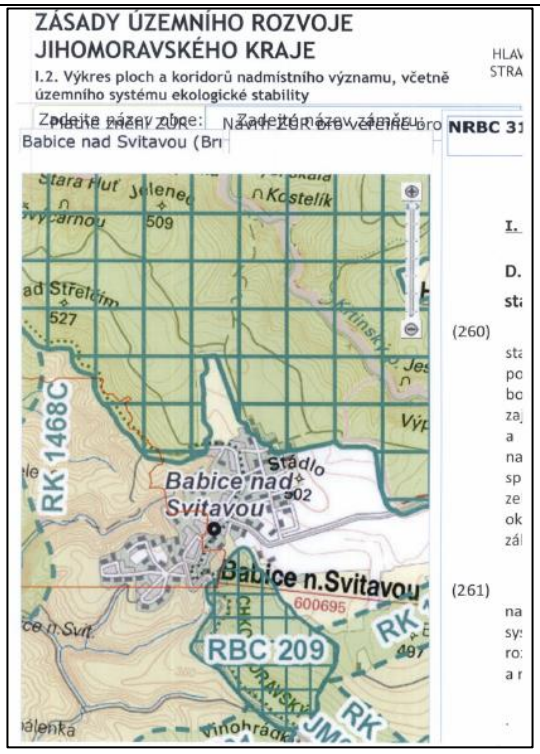
Aktualizaci upravte LIMITNĚ až po místní komunikace, označeno červeně na výkrese z katastru nemovitostí, čísla [redacted] vše mimo naše pozemky.

Přílohy:

- katastrální mapa 2 x
  (pozn. tyto přílohy nejsou zobrazeny z důvodu ochrany osobních údajů – GDPR)
- zásady ZÚR JMK 3 x
  (pozn. z webové aplikace pro vyhledávání záměrů v obcích) – viz níže







Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve zněni pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatelek týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatelek brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK, což dokládají i přiložené mapové výřezy ze ZÚR JMK, nikoli z projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC 31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění

biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části *„(k bodům 260–262)“* kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.6. [redacted]

Poř. číslo	**V 06**	Datum	15.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 148049/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínka

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrh aktualizace č.1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území Babice nad Svitavou oblast NRBC 31 připomínkuji a sděluji

Zásadní závazné nesouhlasné stanovisko
se zahrnutím parcely [redacted] do výše uvedené oblasti NRBC 31. Nemám zájem o případné limity, zákazy a omezení dané touto oblastí na mé parcele.

Aktualizaci upravte limitně až po místní komunikaci, označeno červeně na výkrese z katastru nemovitostí, číslo [redacted]

Připojuji se tak k podání nesouhlasného stanoviska [redacted] ze dne 15/10/2019 par. č. [redacted] a rozšiřuji nesouhlasné stanovisko o pozemek [redacted]

Příloha:

- výřez z katastrální mapy

(pozn. tato příloha není zobrazena z důvodu ochrany osobních údajů – GDPR)

Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve zněni pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatele týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatele brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK, což dokládají i přiložené mapové výřezy ze ZÚR JMK, nikoli z projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto

konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC 31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části *„(k bodům 260–262)“* kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.7. [redacted]

Poř. číslo	**V 07**	Datum	22.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 151069/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

[1] Dne 23. 9. 2019 vydal Krajský úřad Jihomoravského kraje veřejnou vyhláškou oznámení č. j. JMK 135039/2019, sp. zn. S-JMK 50049/2019 o návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „návrh“ a „ZÚR JMK“), spolu s výzvou k uplatnění případných připomínek. Podatel tímto podává k návrhu následující připomínky.

[2] Podatel nesouhlasí s navrhovaným vymezením trasy nového koridoru TEE27 (Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV, o šířce 300 m, který má údajně zpřesňovat koridor technické infrastruktury E19 pro dvojité vedení 400 kV Otrokovice – Sokolnice a Prosenice – Otrokovice, vymezený v politice územního rozvoje (dále „TEE27“).

[3] Navrhovaná trasa koridoru TEE27 kopíruje trasu stávajícího jednoduchého vedení 400 kV V417, což se může na první pohled jevit jako vhodné řešení, avšak ve skutečnosti jde o řešení krajně nevhodné. Trasa stávajícího vedení 400 kV V417, resp. nově navržený koridor TEE27, prochází v úseku cca 22 km přímo územím přírodního parku Ždánický les, kde se nachází enklávy bukových a dubových porostů, je zde zachovalý komplex nivních luk a roste zde množství chráněných rostlin a žijí zde chránění živočichové, a vedení vysokého napětí zde výrazně narušuje krajinný ráz. V ochranném pásmu elektrického vedené musí být mýcen porost křovin a stromů, čímž dochází k narušování přirozených přírodních enkláv, k narušování funkcí biokoridorů, k narušování retenčních funkcí a k výrazné fragmentaci krajiny. Vysoké příhradové stožáry a elektrické vedení navíc mimo jiné ruší a ohrožují život ptáků, zejména dravců a migrujícího ptactva. Navíc v přírodním parku Ždánický les prochází trasa stávajícího vedení 400 kV V417, resp. koridoru TEE27, výrazně kopcovitým terénem, neboť jde o úpatí vrchoviny Ždánický les, což je výběžek Západních Karpat. Trasa elektrického vedení zde musí překonávat relativně hluboká údolí a masivní příhradové stožáry na vyvýšeninách výrazně narušují krajinný ráz. Navrhovaným zdvojením stávajícího elektrického vedení dojde k umocnění výše popsaných rušivých vlivů.

[4] Podatel je mimo jiné vlastníkem rodinného domu v obci [redacted] a přírodní park Ždánický les tvoří výrazný prvek kvality bydlení a rekreace v daném místě. Navíc trasa stávajícího vedení 400 kV V417, resp. koridoru TEE27, prochází i mimo území Ždánického lesa hodnotnou krajinou, kde výrazně narušuje krajinný ráz a další hodnoty v území. Podatel je mimo jiné vlastníkem pozemků parc. č. [redacted] oba v k. ú. [redacted] v lokalitě [redacted] kde je rybník, potok, zalesněné stráně, drobné rekreační stavby, pole a vinice, a kudy prochází stávající vedení 400 kV V417. Podatel je zde bezprostředním svědkem toho, jak přítomnost stávajícího elektrického vedení narušuje zdejší přirozené ráz a funkce lokality, přičemž zejména pravidelným mýcením porostu

pod elektrickým vedením dochází k fatálnímu narušení funkcí místních biokoridorů, k fragmentaci krajiny a k narušení retenčních a zpevňujících funkcí porostů ve svazích. Pokud by mělo být stávající vedení zdvojeno a měly by zde být instalovány další masivní sloupy, pak by již pásmo vedení pohltilo prakticky celou lokalitu, výše popsané negativní vlivy by se umocnily a lokalita by tak byla prakticky zdevastována, včetně pozemků podatele.

[5] Podle názoru podatele výše uvedené neodpovídá prioritám a obecným zásadám platné Politiky územního rozvoje a cílům územního plánování ve smyslu ust. § 18 a 19 stavebního zákona, které kladou důraz na ochranu krajiny a jejích funkcí.

[6] Mnohem vhodnější by bylo vést trasu navrhovaného koridoru TEE27 údolím Litavy od Bučovic ke Slavkovu u Brna, a odtud v trase stávajícího koridoru TEE25, který je již vymezen v platných ZÚR JMK, a který prochází severně od obce Otnice volnou rovinatou zemědělskou krajinou, kde není nutné v takovém rozsahu mýtit podrost biokoridorů a kde masivní příhradové sloupy nepůsobí tak rušivě jako v kopcovitém terénu na úpatí vrchoviny Ždánického lesa. Tato trasa by také mnohem lépe odpovídala trase koridoru E19 vymezeného v platné Politice územního rozvoje.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je vymezen koridor TEE27 (Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV. Řešení vychází z požadavku platné PÚR ČR, která po Aktualizaci č. 1 obsahuje záměr zdvojení stávajícího vedení 400 kV Otrokovice-Sokolnice pod označením E19.

Pro účely prověření trasy byla v roce 2017 zpracována územně technická studie a podklady pro posouzení vlivu na životní prostředí včetně zainteresování dotčených orgánů státní správy, samosprávy na úrovni obcí a měst a správců dopravní a technické infrastruktury.

Trasa koridoru je vedena primárně v trase stávajícího jednoduchého vedení 400 kV V417. Z důvodu zaústění na vývodové portály v nově konfigurované TR Sokolnice a rovněž z důvodu koordinace s dalším rozvojovými záměry ČEPS je v části trasy o délce cca 1 km před TR Sokolnice vedení umístěno v nové trase. Dále je vedení umístěno v nové trase z důvodu řešení lokálních kolizních situací. Trasa byla volena s ohledem na územní plány dotčených obcí a respektování záměrů nadregionálního významu (dálnice, rychlostní komunikace, železnice apod.) a vzhledem k souběžnému umístění s dalšími prvky technické a dopravní infrastruktury svým průběhem respektuje požadavky politiky územního rozvoje na prostupnost a minimalizaci rozsahu fragmentace krajiny.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru zdvojení vedení 400 kV a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. K podatelem uváděnému zásahu do ploch Ždánického lesa uvádíme, že dle dokumentace SEA je vliv záměru na zábory lesních porostů částečně zmírněn využitím stávajícího koridoru pro el. vedení. K obavám o život ptáků a migrujícího ptactva uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno také Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Pro záměr TEE27 je navrženo zmírňující opatření – Zpřesnit a vymezit koridor TEE27 s ohledem na EVL Horní Mouřínovský rybník a EVL Mušenice ve stopě stávajícího ochranného pásma el. vedení. Zajistit územní podmínky pro zachování a využití stávajících stožárových míst.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru TEE27 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [98] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a d).

K podatelem namítanému nesouladu vymezení záměru s prioritami a obecnými zásadami PÚR ČR a cíli a úkoly územního plánování uvádíme, že řešení vychází z požadavku platné PÚR ČR, která po Aktualizaci č. 1 obsahuje záměr zdvojení stávajícího vedení 400 kV Otrokovice-Sokolnice pod označením E19 a odpovídá tak obecným zásadám platné PÚR ČR.

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 2016, které vychází z republikových priorit územního plánování stanovených v platné PÚR ČR. 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 Aktualizace č. 1 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 Aktualizace č. 1 ZÚR JMK týkají. V Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

S ohledem na výše uvedené je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezen koridor TEE27. Upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci el. Vedení. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.8. [redacted]

Poř. číslo	**V 08**	Datum	24.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 152119/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				
Připomínky Vážení,							

níže uvádím připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle § 37 stavebního zákona.

1. Brno má dlouhodobý problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu asi 70 % (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně. Řešením tedy může být pouze plnohodnotný obchvat celého Brna. Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho 4,2 – 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy.
2. Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování komunikace 43 jako průtah Brnem, obsahuje fundamentální chyby a rozpory. Nikde není zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy systematicky podhodnocené. Závady a jejich rozsah napříč celou studií od volby jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší a použitím chybných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.
3. Požaduji vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky. Požaduji do Aktualizace Zásad územního rozvoje JMK zahrnout aktuální verzi tzv. Optimalizované varianty D43, která je nejen západním obchvatem celého Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale je cíleně propracována tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.
4. Trasování D/S43 jako průtah obydlenými částmi Brna 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. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu, tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna. Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.
5. Požaduji, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady. Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část – vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí. Mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě.
6. Již dnes jsou významně překračovány zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice). Novou komunikaci „43“ napojenou na D1 v Brně-Bosonohách nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43 “se zde však dodnes nedaří. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit. Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní. Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.

7. Vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné. Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.
8. Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou projekty na mnoho let nebo i desetiletí. Tak dlouho nelze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna. Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna v extravilánu zcela mimo území města Brna. Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale i pro celé Brno. Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem. Pro Brno je nepřípustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi, který by neodvedl z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO. Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43 a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov – Malhostovice, což jsou dvě srostlé obce, kde je vedení D43 nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a konflikt s lokalitami NATURA 2000.
9. Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině – Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky. Dlouhé tunely v intravilánu mají problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů. Cenové normativy rezortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné. Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly náklady desítek mld. Kč. Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů lze odhadovat dobu postupné realizace na více než 10 let.

Vyhodnocení připomínky 1.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále není sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Dále viz. vyhodnocení připomínky 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4.

K zavlékání tranzitní dopravy do Brněnské aglomerace viz. vyhodnocení připomínky 1.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru Kuřim, jižní obchvat je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.

K zavlékání tranzitní dopravy do Brněnské aglomerace viz. vyhodnocení připomínky 1.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Realizace koridoru DS40-A je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovňově odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (úsek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělky) a městských částí Brno – Bystrc a Brno – Kníničky (úsek mezi oblastí vyústění ulice Černého až po přiblížení se hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Kromě uvedených úseků je u koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C dále nutné uvažovat s realizací protihlukových opatření např. ve formě protihlukových stěn, zemních valů aj. To se týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obcí Rozdrojovice a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS40

- s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny,
- s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a f).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování budou doplněny požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru uvedených v kap. A.11.:

Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny.

Vyhodnocení připomínky 6.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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." **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 7. Viz vyhodnocení připomínky 2. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 8. K jižnímu obchvatu Kuřimi viz. vyhodnocení připomínky 4. K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území. Dotčení lokalit Natura 2000 záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11. str. 278). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 9. Na vědomí. Ekonomické posouzení staveb není v souladu se stavebním zákonem součástí řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.9. 28 občanů

Poř. číslo	**V 09**	Datum	29.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 153488/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**28 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky Řešení rychlostní komunikace u obce Chrudichromy, jak je navrhuje zveřejněná Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje, mne jako obyvatele obce a vlastníka nemovitosti ohrožuje a poškozuje. Tuto skutečnost jsem již v minulosti připomínkoval a na své připomínce trvám.
Vyhodnocení připomínek Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.10. [redacted] (podpisy 372 občanů)

Poř. číslo	**V 10**	Datum	31.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 155081/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 372 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Věc: Zmocnění zástupce veřejnosti Dři pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK a věcně shodná připomínka a žádost o umožnění plnohodnotné účasti na pořizování Aktualizace 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 předpisů15), kteří uplatňují 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 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 33 zmocňujícími dokumenty s podpisovými archy s celkem 372 podpisy občanů Brna, které jsou přiloženy k tomuto podání. Podpisy mimobrněnských obyvatelů nebyly do součtu započítány.

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 Aktualizace 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/a práva ***účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.***

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace, **neprodleně, nejpozději však do 7 dnů,** písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a **požaduji** abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednaní se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání

s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

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

Vzhledem k tomu, že v minulosti byly z Vaší strany vysloveny pochybnosti o to, co spadá do formulace zákona ***účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace***, dovoluji si Vás odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV, volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www. psp.cz.

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OÚPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace a kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady atd.

Přílohy:

33 zmocňujících dokumentů s podpisovými archy s celkem 372 podpisy občanů Brna

Zmocnění zástupce veřejnosti při pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK a věcně shodná připomínka – vše dle §23 stavebního zákona

My, níže uvedení a podepsaní občané 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")

[redacted]

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

Níže uvedenou připomínku tímto uplatňujeme k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o Aktualizaci 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 a její odůvodnění:

1. **Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování D/S43 jako průtah Brnem, obsahuje fundamentální chyby a rozpory, které zabraňují jejímu použití jako podkladu pro Aktualizaci ZÚR JMK. Požadujeme nápravu chybného zpracování, posouzení relevantních variant trasování pouze v dotčených oblastech, obzvláště fungují-li nezávisle na ostatních oblastech a plnohodnotné posouzení aktuální „Optimalizované varianty".**

Odůvodnění:

Závady a jejich rozsah napříč celou studií od volby jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, hodnocení hluku a rozptylu, neúplných, překonaných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, neobjektivní hodnocení bez stanovených hodnotících parametrů, průkazně použitých, a přitom nezveřejněných dat atd. jasně prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK. Je nutné provést transparentní posouzení variant trasování v nezávisle fungujících relevantních oblastech, aby nedošlo k maskování užitečných dat výpočetními šumy. Nepřezkoumatelné závěry studie založené na neznámých postupech, neobjektivním hodnocení a nedohledatelných datech nesmí být použity pro realizaci stavby v řádech miliard s vlivem na obyvatele v počtech statisíců.

2. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky.

Odůvodnění:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 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 Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Existuje však Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43 která je trasována jako plnohodnotný obchvat celého Brna. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu. Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna.

3. Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.

Odůvodnění:

Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením 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.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona 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.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Vyhodnocení připomínky 1.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2. a 3.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci ÚS JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil v rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Realizace koridoru DS40-A je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovňově odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (úsek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělky) a městských částí Brno – Bystrc a Brno – Kníničky (úsek mezi oblastí vyústění ulice Černého až po přiblížení se hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Kromě uvedených úseků je u koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C dále nutné uvažovat s realizací protihlukových opatření např. ve formě protihlukových stěn, zemních valů aj. To se týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obcí Rozdrojovice a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie

předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS40

- s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny,
- s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a f).

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Z vyhodnocení připomínek vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování budou doplněny požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru uvedených v kap. A.11.:

Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny.

M.1.4.11. Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování

Poř. číslo	**V 11**	Datum	04.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 156191/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování**			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		[redacted]			
Adresa / sídlo		Masarykovo nám. 30, 697 01 Kyjov, pracoviště Masarykovo nám. 1					

Připomínka

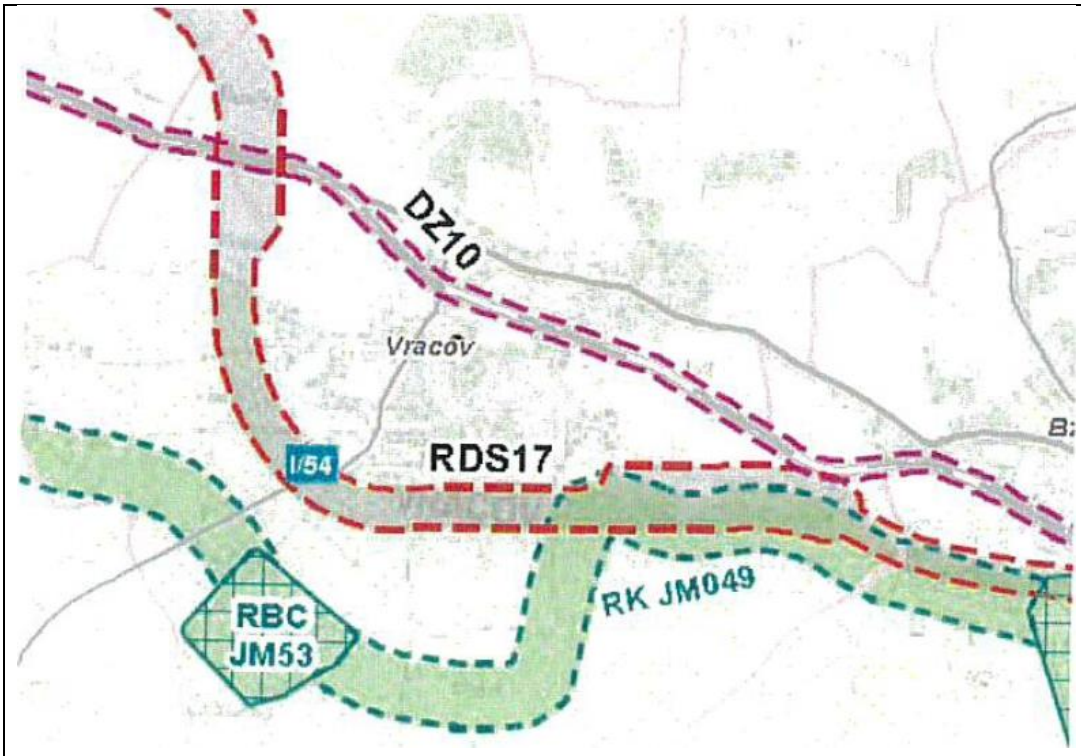
Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování, jako příslušný pořizovatel územních plánů v obci s rozšířenou působností Kyjov (ORP Kyjov) podle ust. §6 odst. I písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), na základě zveřejněného Návrhu Aktualizace č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje podle §42 odst. 4 a §37 odst. 3 stavebního zákona podává následující připomínky k uvedenému návrhu.

k.ú. Vracov

K pořizovanému návrhu Územního plánu Vracov byla uplatněna zástupcem veřejnosti námitka týkající se záměru ze ZUR JMK, konkrétně k vymezené územní rezervě pro přeložku silnice I/54 RDS17 — I/54 Bzenec — Vracov — Vlkoš.

Požadavkem bylo prověřit variantní řešení obchvatu vymezením další územní rezervy, zejména tzv. severní varianta (severně kolem Vracova přes vinohrady).

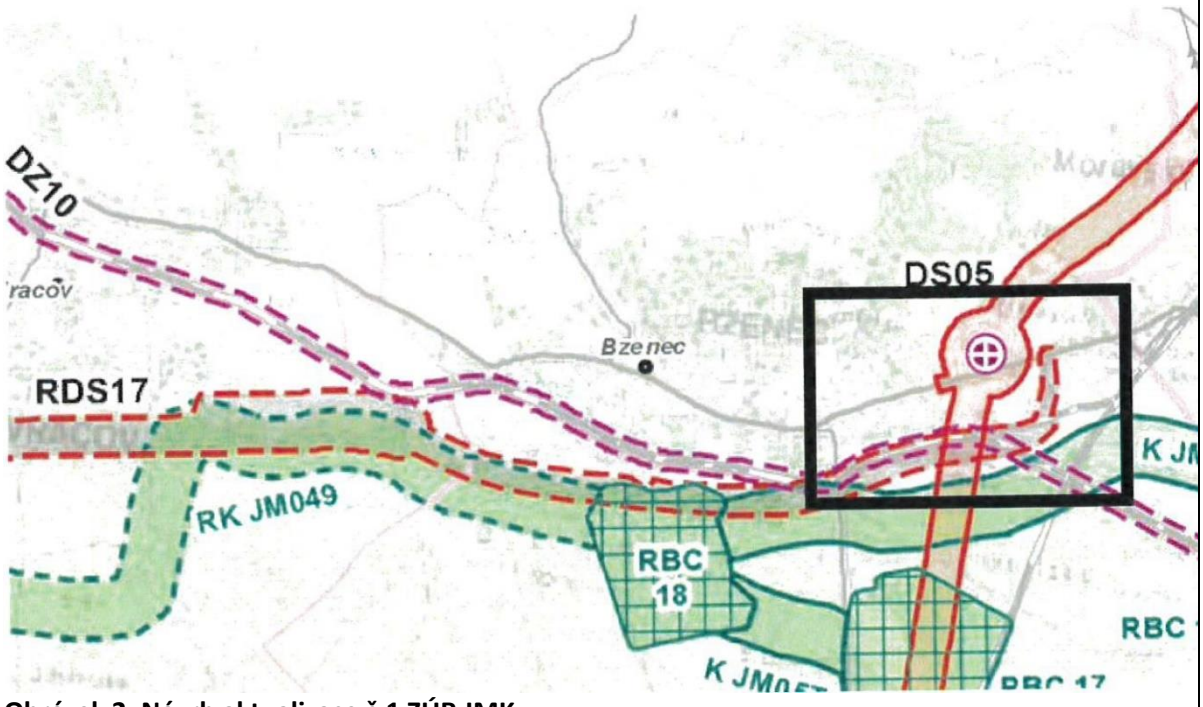


Obrázek 1: Návrh aktualizace č.1 ZÚR JMK

k.ú. Bzenec

Uzemní rezerva RDS 17 pro přeložku I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, vedená severně od Vlkoše, jihozápadně od Vracova a v jižním souběhu s železniční tratí v Bzenci se napojuje na stávající silnici I/54 východně od MÚK Bzenec na dálnici D55 (DS05 ze ZÚR JMK). Východní napojení je ve střetu se zastavěným územím (ČOV, areál firmy SMR Plus s.r.o.).

S ohledem za zpracovanou dokumentaci pro záměr D55 by bylo vhodné prověřit napojení RDS17 na DS05 mimo stávající zastavěné území.



Obrázek 2: Návrh aktualizace č.1 ZÚR JMK



Obrázek 3: Výřez — UAP ORP Kyjov — s promítnutým napojením DS05 a RDS17 ze ZÚR JMK



Obrázek 4: https://www.youtube.com/watch?v=v90RKiwPMXA — vizualizace D55



Obrázek 5: Dotčené zastavěné území

Dokumentace „Optimalizace sítě komunikací regionu I. - III. etapa" (HBH Brno, [redacted] z let 2003 až 2005 (pořízena DSO Severovýchod), která byla podkladem (v r. 2014 připomínka k prověření) při pořizování ZUR JMK, byla přijata jako jeden z výchozích územně technických podkladů prostorového vymezení územní rezervy pro vedení trasy komunikace I/54 nadřazené silniční sítě v předmětném úseku. Měla by tedy být na příslušné úrovni po téměř 15 letech od pořízení aktualizována.

V současnosti jsou výrazně zaznamenány zvýšené požadavky veřejnosti a v potažmo i dotčených obecních samospráv na variantní srovnání (v případě Vracova s tzv. „severní" variantou), aby proces rozhodování o vedení výsledné trasy (návrhu územní rezervy) v silně exponovaném území byl objektivizován porovnáním a vyhodnocením variant ve srovnatelných parametrech (technických, urbanistických i environmentálních). Proto požadujeme navrhnout a vyhodnotit k současnému (aktualizovanému) návrhu alespoň jednu variantu ve zjednodušeném provedení: směrové trasování, podélný profil a schéma vzorových příčných řezů.

k.ú. Mouchnice

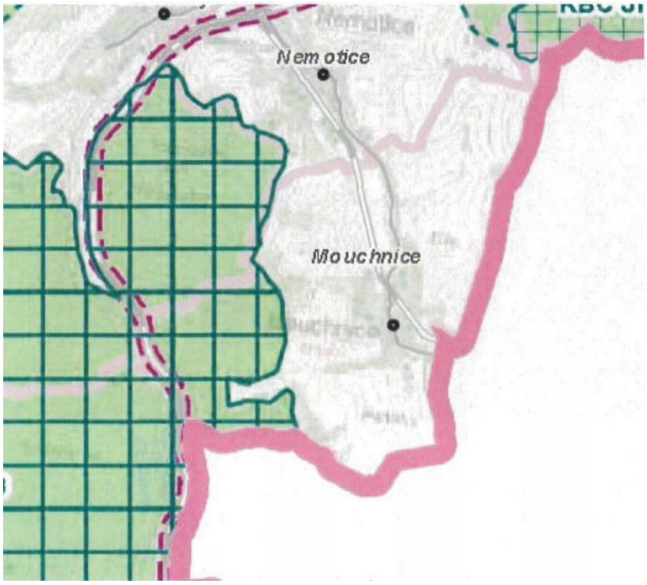
Na k.ú. Mouchnice došlo v průběhu zpracování UP Mouchnice k nesouladu mezi platnou ZUR JMK daty poskytovanými Agenturou ochrany přírody a krajiny v části NRBC 93.

Agentura ochrany přírody a krajiny, jako poskytovatel údajů, konkrétně jevu č. 118A — územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) — nadregionální biocentra — koncepce, (průběžná aktualizace – datum zpracování 23.11.2017) má pozemky p.č. 825, 838/16, 838/47 823/2 809/3, 813, 818/1, 818/3, 818/4, 819/1, 820, 823/1, 823/2, 838/8, 838/16, 838/18, 838/47, 842/2, 842/4, 819/3, 819/4, 819/5, 825 v k.ú. Mouchnice zahrnuty jakou součást nadregionálního biocentra Ždánický les.

Tento nový stav není zapracován do návrhu Aktualizace č. I ZÚR JMK



Obrázek 6: data AOPK



Obrázek 7: Návrh aktualizace č.1 ZÚR JMK

Výše uvedené požadavky a nesrovnalosti komplikují pořizování územních plánu a vydávání závazných stanovisek ke konkrétním záměrům.

Vyhodnocení připomínky k dopravě

Záměr dálnice D55 a územní rezerva pro přeložku silnice I/54 vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Územní rezerva pro přeložku silnice I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš ozn. RDS17 vymezená v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Pro vymezení severní varianty obchvatu kolem obce Vracov není zpracován žádný podklad. Koridory pro uvedené záměry lze vzájemně zkoordinovat v rámci územního plánu obce v podrobnějším měřítku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky k ÚSES

Pro území Jihomoravského kraje platí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve kterých jsou vymezeny plochy a koridory pro skladebné prvky tvořící koncepci územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) nadregionálního a regionálního významu. Agentura ochrany přírody a krajiny je poskytovatelem údajů pro územně analytických podklady (dále jen „ÚAP“). Dle stavebního zákona jsou ÚAP územně plánovacím podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, v tomto případě konkrétně ZÚR JMK, které jsou právně závazným dokumentem, a ne naopak.

K vymezení plochy pro nadregionální biocentrum (NRBC) 93 Ždánický les pořizovatel uvádí, že AOPK při projednávání Zprávy o uplatňování ZÚR JMK žádný požadavek na úpravu vymezení nadregionálních biocenter v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK neuplatnila. Úprava vymezení NRBC 93 Ždánický les tedy není předmětem řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Pro úplnost považujeme za důvodné upřesnit, že dnem 29.01.2018 nabyla účinnosti novela vyhlášky č. 500/2006 Sb., která do té doby v příloze č. 1 části A obsahovala sledovaný jev č. 118 „jiné záměry“, pod kterým jako jev 118a byly poskytovány informace o skladebných prvcích ÚSES. Novelizované znění přílohy č. 1 „*Obsah datové báze územně analytických podkladů*“ stanovuje jako sledovaný jev 118a „*vymezení správních územních celků*“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.12. [redacted]

Poř. číslo	**V 12**	Datum	05.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 156927/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

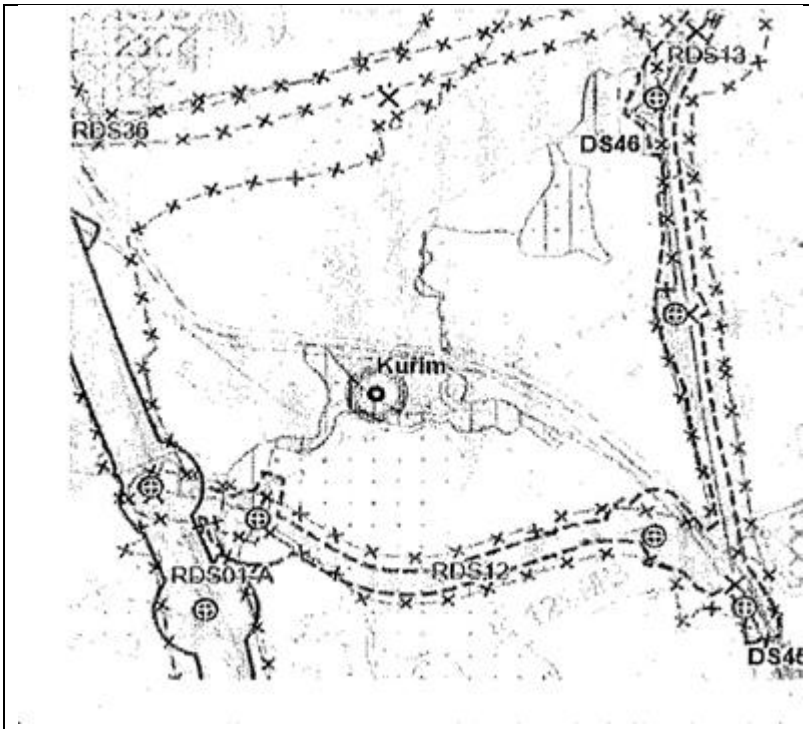
Připomínky

Při studiu návrhu aktualizace ZÚR JMK jsem se zaměřil na oblast poměrně nešťastné varianty obchvatu Kuřimi – tzv. Jižního obchvatu, který má podle této aktualizace přivést většinu dopravy z plánované D43/R43 od severu směřující do Brna do bezprostřední blízkosti hustě osídlené kuřimské části Díly za sv. Jánem. Bohužel návrh aktualizace ZÚR se snaží fakt přivedení dopravy do v podstatě okrajové části města maskovat, místo aby to přiznal a definoval maximální opatření pro ochranu lidí zde žijících. To pravděpodobně pramení z toho, že zpracovatel aktualizace ZÚR je stejný jako zpracovatel předchozí studie, který je stejný jako zpracovatel varianty Jižního obchvatu pro město Kuřim – Arch kancelář knesl kynčl, kteří spolu s p. Sukalovským z vedení Kuřimi (nyní i zastupitel JMK) tuto variantu dlouhodobě upřednostňují a přiohýbají některé fakta dle svých potřeb. Mám tedy k návrhu aktualizace ZUR následující připomínky, jejichž zohlednění by napravilo alespoňty největší nesrovnalosti vyskytující se v textu návrhu aktualizace

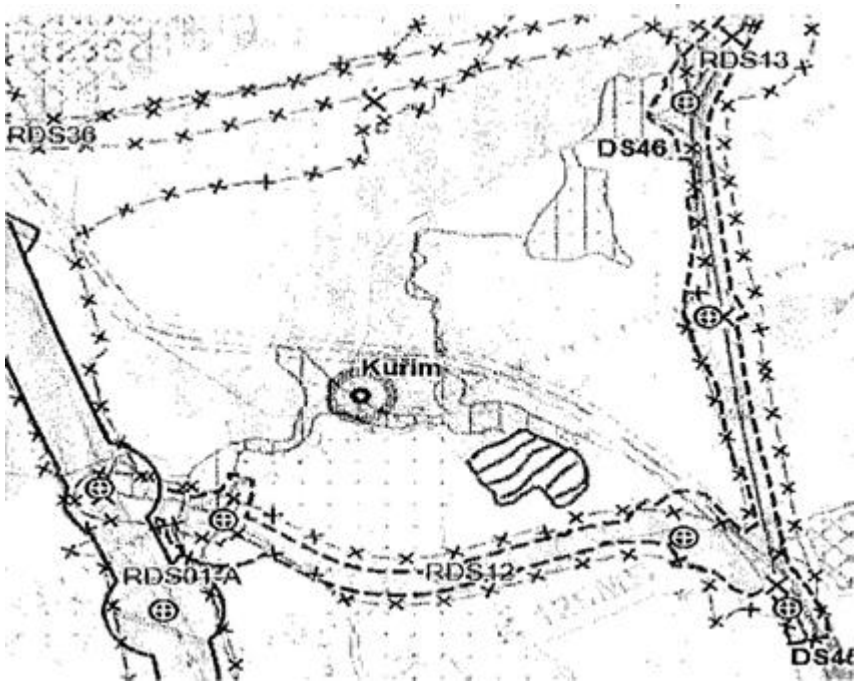
Připomínka 1.

První problém vidím v mapových pokladech použitých pro aktualizaci ZÚR JMK — jak je možné že tyto jsou v podstatě 20 let staré (zastavěné oblasti minimálně o oblasti Kuřimi odpovídají maximálně roku 2000-2001). To zjevně v mnoha lidech vytváří pocit, že jižní obchvat je navrhován dost daleko od Kuřimi a není třeba se jím dále zabývat, což samozřejmě není pravda. Podotýkám že rozdíl mezi vzdáleností obytné zóny od plánovaného obchvatu v současném (ale již více než pět let kostýmním) stravu a ve stavu z map návrhu aktualizace je několik set metrů:

Obr 1 — výřez z návrhu aktualizace ZÚR:



Obr 2 — aktualizace zastavěné oblasti v okolí jižního obchvatu na současný stav:



Je tedy potřeba mapové podklady návrhu ZÚR aktualizovat na současný stav, zastaralost 20 let není akceptovatelná ani omluvitelná žádnými procesními problémy při zpracování.

Připomínka 2.

Zpracovatel návrhu aktualizace i předchozí studie zastaralých mapových podkladů (viz připomínka 1.) využíval a využívá při vyhodnocování obou variant obchvatu Kuřimi, aby lépe prokázal výhodnost Jižního obchvatu. Proto ve zdůvodnění (str 79) mimo jiné uvádí že 'Severní obchvat nepřináší kýžený efekt a stále zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy' zatímco pro jižní variantu uvádí pouze 'Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy'. Reálně samozřejmě platí, že Jižní obchvat přivádí dopravu do stejné nebo nižší vzdálenosti od městské části Díly jako je vzdálenost severní varianty od Podlesí. Mimo ulice Dlouhé jsou v oblasti Dílů negativními vlivy maximálně zasaženy i ulice

Jestřábova, Rychlonožkova, Foglarova a Dušínova situované i několik desítek metrů od plánované trasy Jižního Obchvatu.

Je tedy nutné, aby aktualizace obsahovala formulaci ve smyslu 'varianta Jižního obchvatu Kuřimi zatíží většinu oblasti kuřimské části Díly vysokou intenzitou dopravy a celý úsek jižního obchvatu musí být řešen tak ochránil městkou část Díly od negativních vlivů z velkého objemu dopravy přivedené do této lokality'.

Připomínka 3.

Vzhledem k předchozím připomínkám 1. a 2. - čili faktu že Jižní obchvat je trasován v bezprostřední blízkosti několika desítek metrů od obydlených zón kuřimské části Díly za sv. Jánem což aktualizace ZÚR zcela (možná záměrně) ignoruje —je zjevné že aktualizace ZÚR musí definovat opatření na ochranu obyvatel jižní části Kuřimi stejně jako je definuje pro jiné exponované oblasti — např. Bystrc, Bosonohy, Malhostovice ...

Není žádný důvod považovat občany jižní části Kuřimi za skupinu která si nezasluhuje ochranu před reálnými dopady aktualizace ZÚR.

Argument nižší kategorie komunikace Jižního obchvatu Kuřimi neobstojí, neboť zpracovatel, definuje Jižní obchvat jako hlavní trasu pro dopravní proudy do Brna čili komunikaci objemem minimálně srovnatelnou s D43/R43 v úseku Kuřim-Brno. Navíc aktualizace ZÚR výslovně nevylučuje variantu (minimálně dočasného) ukončení D43 v oblasti Kuřimi Jižním obchvatem, což by samozřejmě byl pro jižní část Kuřimi devastující scénář.

Dovoluji si ještě připomenout, že autoři/propagátoři varianty Jižního obchvatu p. Sukalovský za město Kuřim (nyní i člen zastupitelstva JMK) a Arch kancelář knesl kynčl veřejně opakovaně deklarovali zakrytování celé trasy Jižního variantu jako řešení, které spolehlivě ochrání obyvatelé Dílů od negativní vlivů Jižního obchvatu. Pokud tedy nelhali, jistě mají tuto variantu již dobře připravenou a nebude žádný problém ji zapracovat do návrhu aktualizace ZÚR.

Vyhodnocení připomínek

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Při zpracování ÚS JMK byly použity mapové podklady v podrobnějším měřítku, byla tak zohledněna aktuální situace v území. ÚS JMK sloužila jako podklad pro návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Projektant doplní mapový podklad tak, aby byl zřejmý aktuální stav zastavěného území města Kuřim.

M.1.4.13. Spokojené díly z.s. / 22672818

Poř. číslo	**V 13a**	Datum	06.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 158673/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spokojené díly z.s. / 22672818			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Květoslav Pazourek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Foglarova 1817, 664 34 Kuřim			

Připomínky:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43/S43 jako CELEK od Dl po severní hranici JMIK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci D43/S43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.**

Odůvodnění pro body 1–2:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D43/S43 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 známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí.

Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43. která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JN,'TK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto požadujeme o konkrétní vypořádání této připomínky s detailním zdůvodněním.

3. Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracovaná, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tento požadavek musí být zahrnut i do Zprávy 0 uplatňování ZÚR JMK.

Odůvodnění:

Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto požadujeme o konkrétní vypořádání této připomínky s detailním zdůvodněním.

4. Působení arch. Kynčla v roli zpracovatele podkladové územní studie aktualizace ZUR a zároveň působení téže osoby v rdli projektanta pro developera s přímým negativním vlivem trasy D43 (pro Optimalizovanou variantu) vnímáme jako střet zájmů. Tento nestandardní stav arch. Kynčla v současné době prošetřuje Česká Komora Architektů a do doby vyjádření, zdali je takové jeho konání v souladu s dobrými mravy a skutečně nestranné není výstup materiálu a studie hodnověrný pro další posuzování.

Odůvodnění:

Působení arch. Kynčla v roli zpracovatele zmiňované podkladové studie není nestranné. Arch Kynčl vedle role zpracovatele podkladové územní studie působí jako projektant pro developerskou společnost IMOS, jež plánuje, v Kuřimi, v oblasti lokality Záhoří vybudovat novou obytnou zónu pro 5000 obyvatel. V případě realizace trasování D43 v podobě Optimalizované varianty (se severním obchvatem Kuřimi) by byla nová oblast Záhoří negativně dotčena 4 pruhovou komunikací I/43 v těsné blízkosti plánovaných bytových domů. Posuzování EIA pro tento nový obytný komplex bylo v roce 2018 arch. Kynčlovi dvakrát zamítnuto. Důvodem bylo mimo jiné, že podklady neobsahovaly či chybně prezentovaly budoucí stav na komunikaci I/43 pro případnou Optimalizovanou variantu. Arch Kynčl předjímal budoucí stav vedení trasy R43/D43 jinak než Optimalizovanou variantou, **a tedy bez dopadu na jeho kanceláří projektovaný nový bytový komplex v Kuřimi, viz. citace z EIA oznámení pro obytný komplex Kuřim-Záhoří.**

…V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 – Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi…. **Zde bylo předpokládáno vedení R43/D43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem.**

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

5. Podkladová územní studie se snaží prosazovat trasování komunikace D43/R43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem. Jižní obchvat Kuřimi je plánovaný v těsné blízkosti od zastaveného území Kuřimi pro čisté bydlení. Prostor na vedení Jižního obchvatu mezi Přírodní památkou Šiberná a zastavenými domy tvoří vzdálenost 240 m. Pokud se pro 4 pruhovou komunikaci uvažuje šíře 25 m; pak by měl být plánovaný Jižní obchvat umístěný v těsné blízkosti, tedy ve vzdálenosti cca 100 m od zastaveného území, resp. oblasti s rodinnými domy, což je neakceptovatelné pro takovou komunikaci s intenzitou dopravy 20-30tis. vozidel/24hod. Jižní obchvat se plánuje vybudovat na mostních pilířích ve výšce 10metrů nad terénem s tunelem do Kuřimské hory a parku Baba. Negativní dopady z tunelu a mimo tunelového 4proudové komunikace do zastaveného území Kuřimi, v lokalitě Díly za Sv. Jánem, jsou tedy nezpochybnitelné.

Odůvodnění:

V podkladové studii při hodnocení severního a jižního obchvatu Kuřimi zpracovatel uvádí následující a zcela zavádějící a manipulativní informace se záměrem upřednostnit trasování D43/R43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem Kuřimi před Optimalizovanou variantou, viz znění ze studie níže. Právě Optimalizovaná varianta je navržena tak, aby vyvedla dopravu mimo zastavěné území.

Pro variantu s jižním obchvatem Kuřimi ve studii zpracovatel podkladové studie píše:

...doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území....

Pro variantu severního obchvatu Kuřimi se ve studii zpracovatel píše:

.... V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43" — Brno....

Právě v této oblasti Kuřim-Podlesí, vnímáme střed zájmů zpracovatele podkladové studie, arch. Kynčl, kde jako projektant/architekt navrhuje obrovský bytový komplex Záhoří pro developera IMOS. Arch. Kynčl je zpracovatel územního plánu pro Kuřim a existence lokality Díly za Sv. Jánem v těsné blízkosti jím prosazovaného Jižního obchvatu Kuřimi mu jsou dobře známé. Jeho pozice zpracovatele v této připomínkované studii není nestranná. Podkladová studie tedy není zpracována nestranně a její výstup nelze považovat za nezávislé posouzení variant tras a je tedy zcela chybná.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Pokud zpracovatel nebral v ohled konkrétní ochranná opatření pro minimalizaci negativních vlivů z dopravy a jejich technickou realizovatelnost pak není možné tvrdit, že všechny varianty jsou realizovatelné. Pokud by se u některé z variant prokázalo, že i po realizaci opatření nejsou dodrženy hygienické limity, pak tato varianty NENÍ dle zadání studie realizovatelná. Toto zpracovatel ve stavu stávající podkladové studie neví a NEMŮŽE tvrdit. Proto požadujeme o konkrétní vypořádání této připomínky s detailním zdůvodněním.

6. Přístup k výběru nejlepších variant z podkladové územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný. Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat

skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav (např. dle ÚP obce), aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.

Odůvodnění:

Podkladová studie posuzuje negativní dopady hluku a imisí z dopravy na základě modelování budoucích intenzit dopravy zpracované též v rámci této studie. Pro simulaci intenzit dopravy byl však brán model, jež nezahrnuje skutečný stav, tedy odpor jednotlivých prvků na komunikacích (šířka komunikace, přechodu, semafor, kruhový objezd) v jednotlivých obcích, což zásadně ovlivňují plynulost komunikace. Studii pak uvádí, že skutečné intenzity dopravy se mohou lišit i o více než 10 % díky lidskému faktoru rozhodování, jakou cestu zvolí (kratší cesta, ale pomalejší přes obec, či rychlejší, ale delší cesta kolem).

Zpracovatel podkladové studie uvedl ve zdůvodnění použitého přístupu ve Zprávě o uplatňování ZUR následující:

Model pracuje na bázi „odporů" resp. cestovních časů. Ustávající sítě jsou odpory stanoveny na základě průměrných jízdních rychlostí jednotlivých úseků (se zohledněním intravilánových úseků i zdrženími na stávajících křižovatkách). Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu.

Formulaci o ladění odporů a dlouholetých zkušenostech zpracovatele je potřeba opřít o nějaké konkrétní výstupy, které byly ve studii použity. Tedy konkrétně s jakou rychlostí se počítalo, na jakém úseku u nové či stávající komunikace. Ladění dopravního modelu nemůže být při posouzením dopravních intenzit tzv. černou skříňkou a musí být známo, protože je to podkladem pro další studie, tedy Hlukovou a Rozptylovou.

Pro příklad uvádím situaci na silnici II/385 před Kuřimi, kde je ve směru na Brno nyní budován nový kruhový objezd a ÚP Kuřimi je plánován v budoucnu ještě jeden. V dopravním modulu, který má počítat i s výhledovými stavebními úpravami dle zadání studie, tedy není možné počítat na tomto úseku mimo obec s rychlostí až 80-90 km/h, nýbrž se skutečným stavem, tedy kolem 50 km/h. Pokud zpracovatel píše, že pro dopraví modelování používá průměrné rychlosti na jednotlivých úsecích, které má dlouhodobě vyladěné, pak je nutné i tyto údaje formou přílohy studie zveřejnit.

Dopravní modelování je v podkladové studii zjednodušené, nereálné a neodpovídá skutečnosti a případným budoucím dopravním trasám, pokud zpracovatel zveřejněním podkladu o plánovaných průměrných rychlostech úseků nedokáže opak.

7. Chybně posuzované dopadu hluku z dopravy jen do omezené vzdálenosti od komunikace. Podkladová studie, jejíž podklad slouží pro aktualizaci ZUR je z pohledu dopadů hluku nedostatečně posouzena.

Odůvodnění:

Studie posuzuje negativní dopady hluku z dopravy, a to jen do vzdálenosti do 400 metrů o komunikací. Toto je Však zcela chybný přístup. V případně jižního obchvatu Kuřimi, který je plánovaný na mostní konstrukci cca 10 metrů nad terén obklopen v trojúhelníku kopcem a chráněným parkem Šiberná z jedné strany, kuřimskou horou z druhé strany a cca 100 metrů od obydlené oblasti s 2tis. obyvateli ze třetí strany, je zřejmě, že se bude hluk šířit do celého tohoto údolů. Zatížení hlukem z této plánované komunikace jižním obchvatem lze tedy předpokládat do větší vzdálenosti než do zmiňovaných 400 metrů, jak podkladová studie nesmyslně uvádí a postižena hlukem by byla větší část jižní Kuřimi.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

Posouzení hluku v podkladové studii je chybné a nelze ho použít pro porovnávání variant.

8. Zpracovatel chybně posuzoval dopady na obyvatele žijících v chráněných venkovských prostorech staveb, a tudíž je tedy posouzení zcela špatné. Posouzení variant dle této podkladové studie je zcela zavádějí a chybné a je snahou upřednostňovat řešení vedení D43 v Hitlerově variantě s Jižním obchvatem Kuřimi před variantou Optimalizovanou se severním obchvatem. Při hodnocení negativních vlivů z dopravy na obyvatele v území jsou do výpočtu chybně kalkulovány budovy, které neslouží pro bydlení a posuzování negativních dopadů na obyvatele je tedy zcela zkreslené a chybné.

Odůvodnění:

Podkladová studie uvádí, že posuzuje negativní vliv hluku a imisí pro jednotlivé varianty tras D43 oproti zastavěnému území (Chráněný venkovní prostor staveb), resp. počtu obyvatel v daném území trvale žijících. Je tedy zmatečné a otázkou, jak jsou údaje o výpočtu dopadu na obyvatele ve skutečnosti prováděny, když se v hlukové studii zpracovatel konkrétně uvádí:

...Definovat, která konkrétní fasáda je chráněným venkovním prostorem ve smyslu vyhlášky není v možnosti této studie....

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

Posouzení hluku v podkladové studii je chybné a nelze ho použít pro porovnávání variant.

9. Zpracovatel studie v části negativních dopadů na trasy D43 na obyvatele neprovedl zohlednění navrhovaných opatření pro redukování negativních vlivů. Není jasné, zda by vůbec měla tato navrhovaná opatření nějaký vliv na minimalizaci negativních vlivů. Pak tedy není možné prezentovat nějakou variantu s kategorií doporučenou, možnou či nemožnou a výstup studie je tedy nehodnověrný a nekompletní.

Odůvodnění:

Budování nové komunikace D43/S43 v těsné blízkosti obydlených zón bude mít na tyto oblasti negativní vliv. Podkladová studie má za úkol ochranná opatření navrhovat, aby se negativní dopady minimalizovaly. Ve studii se však uvádí v souvislosti s protihlukovými stěnami následující:

.... V rámci volně dostupných dat neexistuje konkrétní databáze obsahující parametry jednotlivých stěn zájmové oblasti....

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

Podkladový studie není kompletní a není ji možné v tomto stavu dále použít pro porovnávání variant.

10. Žádná ze stávajících navrhovaných doporučených variant zhotovitelem pro aktualizaci ZUR neřeší efektivní napojení D43/S43 ve směru na/z Blansko. Jižní obchvat Kuřimi je pro tento provoz příliš vzdálený a veškerý provoz mezi D43/S43 a Blanskem by zatížil komunikace v Kuřimi.

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k Dl. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů

zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

11.Chybné uvedení předpokladu pro vyhodnocení variant v podkladové studii

Odůvodnění:

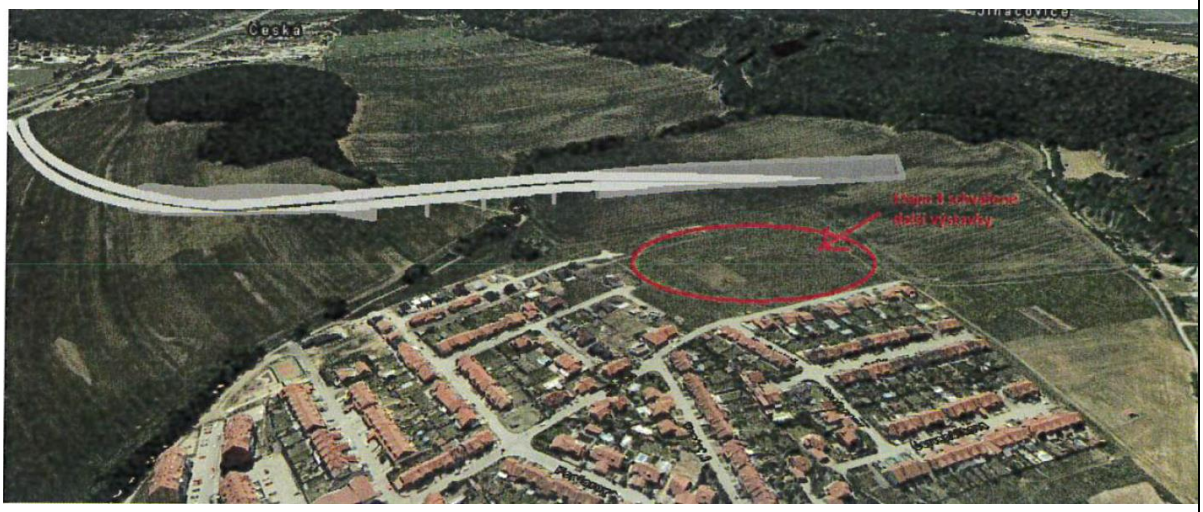
V podkladové studii, části C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického, zpracovatel zcela mylně podává informace o základním předpokladu vyhodnocení variant. V materiálu je uvedeno:

> *...Základním předpokladem hodnocení variant je, že tyto nové trasy budou vedeny mimo současně urbanizované koridory nebo bez rizika jejich budoucího obestavění….*

V kapitole C.3.1.1 Oblast Kuřim, je uvedeno

…Z navrženého řešení a z něj vycházejícího modelu dopravy vyplývá, že velikost tranzitující dopravy z Tišnovska, po sil. 11/385 přes zastavěné území města Kuřimi, je ponížena na minimální možnou úroveň resp. do města vjíždí pouze doprava cílová, resp. zdrojová. Úbytek cca 16 tis. voz. /den (z deklarovaných 20 tis. při nulovém stavu 00-2035) představuje velikost dopravy směřující z regionu (spádovost sil. 11/385) do města Brna. ***Tato doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území...***

Toto tvrzení je mylné a nepravdivé. Arch. Kynčlovi, jakožto i zpracovateli územního plánu pro Kuřim je velice dobře známo, že plánovaný jižní obchvat Kuřimi se nachází v těsné blízkosti, cca 100 metrů, od obytné lokality Díly za Sv. Jánem, viz níže uvedený obrázek s grafickou simulací jižního obchvatu, stávající obytné lokality a nově plánované dle územního rozhodnutí.



12.Zamlčování negativního dopadu dopravy na obydlenou jižní část Kuřimi

Odůvodnění:

V části C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického zpracovatel mylně podává informace o základním předpokladu vyhodnocení variant. Zpracovatel zcela zamlčuje v dodaném materiálu dopady variant na obydlenou jižní část Kuřimi

V kapitole C.3.1.2 Oblast Severozápad, je uvedeno.

V případě navržené německé trasy a jižního obchvatu města Kuřimi dochází k optimálnímu stavu maximální ochraně města Kuřimi a lokality Kuřim-Podlesí před tranzitní dopravou. Navržené řešení je vhodné i z hlediska návaznosti města Kuřimi na okolní krajinu. Severní směr zůstává bez nové bariéry a jižní směr pak vlivem tunelového úseku rovněž.

Z posouzení se zcela vytratila jižní oblast Kuřimi, Díly za Sv. Jánem, kde bydlí cca 2000 obyvatel a kde je podle návrhu studie plánovaná jižním obchvatem 4 proudová rychlostí komunikace na mostní

konstrukci cca 100metrů od obydlí. Tunelové řešení je navrhováno JEN a POUZE pro průchod kuřimskou horou. Nikde ve studii není zakresleno, jako NUTNOST, že komunikace jižního obchvatu bude tunelem prodloužena od kuřimské hory cca l km až do ústí MUK této komunikace s Českou. Zmiňovaná je jen okrajově tato formulace o protihlukových opatřeních

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Tato opatření nejsou nikterak garantovaná a z pohledu financí jsou ve svém podstatě nerealizovatelná, pokud by měla být komunikace od Jinačovic, až po křižovatku s Českou skrytá pod zemí. Tedy místo původního l km tunelu by měl tunel po prodloužení přes 2 km. Studie ani neřeší, jestli vůbec jaké z daných opatření by bylo vhodné a jestli by vůbec pomohlo. Spoléhat na řešení tohoto významného negativního vlivu tímto opatření tedy není možné.

Negativní vlivy z dopravy o intenzitě 25tis.aut/denně v navrhované podobě jižního obchvatu jsou na obyvatele v těsné blízkosti patrné a zpracoval se je tedy snaží jen zamlčet. Tímto svým přístupem, díky svým obchodním zájmům v lokalitě Záhoří, upřednostňuje zpracovatel tedy variantu jižního obchvatu před severním, protože severní obchvat Kuřimi by atraktivitu lokality Záhoří snížil.

V kapitole C.3.5.2 Oblast Severozápad, je uvedeno...

... Vliv trasování koridoru „43 " nemá zásadní vliv na velikost intenzit. Jestliže stávající hlavní koridor sil. I/43 předpokládá výhledovou intenzitu cca 22 tis. voz. /den v prostoru pod Černou Horou, v případě severního úseku s tzv. optimalizovanou trasou a zachování stávajícího koridoru sil. I/43 je vliv „43 " + 3 tis. voz, /den — tedy celkově 25 tis. voz. /den. Nejedná se tedy o navýšení nad rámec cca 10—15 % vlivem tranzitující dopravy přes naše území, ale změnou trasování „moravské" dopravy — viz změny na D1 východ. Řešení napojení severní části „43 " do oblasti Kuřimi má velký vliv především na město Kuřim, okrajově pak na město Brno. ***V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43"—Brno****....*

Toto potvrzuje fakt, že zpracovatel ve studii popisuje a upřednostňuje budoucí výstavbu v Záhoří na místo toho, aby zohledňoval negativní vlivy navrhovaného obchvatu Kuřimi na již urbanizovaná a stabilizovaná území.

…I v případě, že již bude realizován soubor staveb umožňující kapacitní a bezpečnostní zlepšení trasy v úseku Česká—Kuřim—Lipůvka, ***bude jižní obchvat koncepčně plně v souladu s touto úpravou a přinese velká pozitiva pro město Kuřim a zároveň umožní další urbanizaci území****.....*

V případě severní varianty zpracovatel chrlí negativy a dopady tohoto řešení na obyvatele Kuřim, naopak jižní variantu vychvaluje a negativní dopady záměrně zatajuje. Porovnání podkladové studie zpracovatelem arch. Kynčlem není tedy nestranné a nelze jej dále jako podkladový materiál pro aktualizaci ZUR bez jeho zásadního předělání použít.

13.Chybné závěry hodnocení z hlediska dopravně-inženýrského

Odůvodnění:

V kapitole C.3.16.1 Oblast Kuřim, zpracovatel uvádí tyto závěry

…Maximální účinnost na městský systém (stávající a rozvojový) má jižní obchvat Kuřimi. Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po sil. 11/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to v konečné podobě či již v I. etapě výstavby v dané lokalitě, i bez vnitřních opatření. ***Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak, aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy****....*

Zpracovateli arch. Kynčlovi, jakož to autorovi územního plánu Kuřimi, je však velice dobře známo, že v lokalitě Díly za sv. Jánem jsou ulice Dlouhá a Tleskačova vzdáleny cca 250 a 350metrů od budoucího plánovaného jižního obchvatu/tunelu. Již několik let však jsou v této lokalitě postavené domy na ulicích Rychlonožkova, Jestřábova, Foglarova a Dušínova, které by měly jižní obchvat na

mostní estakádě ve výšce 10metrů nad terénem, v mnohem větší blízkosti, tedy cca 100 metrů před okny. Je tedy s podivem, proč tyto nejbližší ulice, kde by byl negativní dopad dopravy největší, zpracovatel v této studii zamlčuje.

Zamlčení oblastí s největším dopady plánovaného jižního obchvatu vidíme jako záměrné pro upřednostňování jižního obchvatu před jím nechtěným severním. Tento přístup je absurdní a objektivnost této studie není zaručena.

14. Chybné posuzování variant z pohledu posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace v podkladové studii

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C.7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D. 1, D.3 a S. 1.

Z hlediska posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace vyplývá, že čím více varianta odpovídá (v kapitole popsanému) historickému vývoji, resp. má větší potenciál podporovat a rozvíjet zavedený systém (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější. Původní urbanizační směry rozvoje jsou zobrazeny v obrázku C2.

V popisu tohoto kritéria např. chybí vysvětlení, proč je u nové kapacitní komunikace, která je navíc součástí celoevropských dopravních vazeb, důležité, aby navazovala na historický vývoj, když právě realizací nové silnice může vzniknout nová urbanizační osa.

15. Chybné posuzování varianta z pohledu posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra v podkladové studii

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C. 7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D.1, D.3 a S.1.

Z hlediska posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra vyplývá, čím víc varianta potenciálně podporuje radiální vazby v daném subregionu nebo mikroregionu (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější. Dále se zde uvádí, že vliv variant na radiální dostřednost směrem k Brnu má výrazně větší váhu pro porovnávání variant, než je vliv variant na dostřednost sekundárních městských center v řešeném území.

V popisu tohoto kritéria např. chybí vysvětlení, proč má nová kapacitní silnice podporovat radiální vazby směrem do Brna, když tuto funkci již plní historicky vzniklé radiální komunikace.

16. Chybné posuzování varianta z pohledu posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí v podkladové studii

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C.7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D. 1, D.3 a S.1.

Z hlediska posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí vyplývá, že varianta, která tvoří bariéru ve vazbě mezi sídlem a významným rekreačním zázemím, je znevýhodněna oproti variantě bez tohoto efektu. Dále jsou zde uvedeny geomorfologické celly, které lze považovat za rekreační zázemí. Severozápadně od Brna jsou zde uvedeny celky 4 — Trnovka a Omická vrchovina, 5 — Babí hřbet a Medlánecká sníženina a 6 — Kohoutovická vrchovina, viz obr. C4.

Zde je nutné podotknout, že za rekreační zázemí brněnské aglomerace není paradoxně považován prostor Brněnské přehrady, ve kterém se nachází intenzivně využívaná rekreační vodní nádrž

obklopená chatami a ubytovacími zařízeními, včetně památek jako je hrad Veveří nebo tras pro cyklisty vedoucí do přírodního parku Podkomorské lesy. Rekreační zázemí je dle studie tvořeno pouze zalesněnými kopci s absencí jiných rekreačních atraktivit. Toto je podstatné opomenutí při dalším vyhodnocování variant

17. Nedostatečná kritéria pro hodnocení urbanistických aspektů vlivu navrhovaných komunikací v okolí Brna v podkladové studii

Odůvodnění: Pouhá tři kritéria

- Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace
- Posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra
- Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

se jeví jako nedostatečná. Jejich výběr by bylo dokonce možné označit za tendenční, aby zvítězily jen určité varianty. Chybí zde např. hledisko míry zásahu do urbanistické struktury sídel, kterým by byly více hendikepovány varianty vedoucí ve stopě „německé dálnice", která např. přímo prochází zastavěným územím Bystrce či těsně míjí zástavbu v obci Malhostovice. Ve všech doporučených variantách se např. objevuje jižní obchvat Kuřimi, který však významně a negativně zasahuje do rozvojové obytné oblasti, přičemž opomíjený obchvat severní je veden zcela mimo zástavbu. Zásahem do urbanistické struktury je i vedení silnice mezi obcemi Malhostovice a Drásov, které jsou dnes již prakticky srostlé.

Taková kritéria pro posouzení, které upřednostňují předem určité varianty není možné považovat za nezávislé a posuzování v této podobě je dále nepoužitelné.

18. Nekompletní a povrchní dopravně-urbanistickým provedení hodnocení v podkladové studii

Odůvodnění:

Hodnocení variant je provedeno v kap. C.4. Hodnocení je však povšechné, pouze. textové, chybí zde přehledná srovnávací tabulka, ze které by se dalo vyčíst, jak si varianty vedly při hodnocení dle vybraných a uvedených hledisek.

19. Nejasné posouzení radiální urbanistické struktury v podkladové studii

Odůvodnění:

U varianty D.1 nelze např. vůbec vyčíst, zda posiluje či oslabuje radiální urbanistické struktury, potažmo zda činí celému území dobře či špatně. Z logiky kritéria by se nakonec dalo odvodit, že varianta D.1 radiály neposiluje, neboť nekopíruje žádnou urbanistickou osu, jak to činí např. varianty D.5 a D.6, které v severní části kopírují trasu stávající I/43 a posilují tak tuto historickou radiálu.

20. Nejasné posouzení dostředných vazeb varianty D.I na Kuřim v podkladové studii

Odůvodnění:

Varianta D.1 prý posiluje dostředné vazby na město Kuřim. Z tohoto konstatování však vůbec nevyplývá, co se tímto konstatováním myslí. Kuřim má dostředné vazby na Brno historicky zcela dostatečné. Nebo jde o vazby jiných sídel na Kuřim? Čím však má Kuřim své okolí přitahovat, že je proto nutné postavit novou kapacitní silnici?

21. Hodnocení z hlediska vazeb sídel na rekreační zázemí je neúplné v podkladové studii

Odůvodnění:

Hodnocení z hlediska vazeb sídel na rekreační zázemí je neúplné především k výše zmíněné absenci rekreačního celku Brněnské přehrady. **Pak by bylo nutné konstatovat, že ve vztahu Brna k přehradě vytváří varianta D.1 výraznou bariéru, neboť silnice bude procházet velmi exponovaným prostorem u hráze přehrady**. Od tohoto rekreačního celku také budou odtrženy Jinačovice. V hodnocení tento fakt ovšem není zmíněn, naopak je zde vyzdvihnut fakt, že z Jinačovic mohou obyvatelé i nadále vyrážet na výlety na Velkou Babu. To ovšem budou moci i ve všech ostatních variantách, není to zvláštní výhoda varianty D.1. U Kuřimi má být bariérový efekt eliminován tunelovým úsekem, zde je však opomenuto, **že výjezd z tunelu spojený s mimoúrovňovou křižovatkou vytvoří podstatně větší bariérový efekt na výjezdu z Kuřimi na Brno — nemluvě**

o výrazně negativním ovlivnění obytné lokality Za Sv. Janem. Pro objektivitu je nutné podotknout, že severní obchvat Kuřimi opravdu vytváří bariéru ve vztahu ke rekreační zóně Zlobice, není však v konfliktu s žádnou obytnou lokalitou.

22.Nekompletní posouzení bariérových efektů v podkladové studii

Odůvodnění:

Hodnocení příbuzných vítězných variant D.3 a S.1 je pak obdobné. Jak je hodnocení zjednodušené, si můžeme udělat obrázek u varianty D.6. Fakt, že trasa kopíruje silnici I/43, je považován za negativum, nikoliv ta posílení historické radiály. Negativem je také, že brněnské části Bystrc, Žebětín a Kníničky nejsou dopravně napojeny na Prahu, tedy na dálnici Dl. Zde je otázkou, zda je tento fakt rozhodující, neboť i mnohé jiné brněnské části nejsou napojené přímo na dálnici a řidiči musí využívat vnitroměstský komunikační systém. Naopak je zde konstatováno, že varianta D.6 posiluje dostředné vazby Veverské Bítýšky, takže i varianta D.6 má nějaká pozitiva. V případě bariérových efektů je zde ovšem uveden negativní vliv na vztah Kuřimi a Zlobice, **není však nijak akcentována absence bariéry mezi Brnem a přehradou.**

23.0becné nedostatky v urbanistickém hodnocení podkladové studie

Odůvodnění:

Z hodnocení variant prakticky nelze objektivně vyčíst, proč je některá varianta favorizována a proč jiná ne. Je to způsobeno, jak už bylo v bodě 17 naznačeno, **absencí dostatečně obsáhlé škály kritérií, neexistencí objektivních ukazatelů a nedostatečným odůvodněním výsledků hodnocení.** Použitá kritéria jsou spíše zmatečná, neplyne z nich dostatečně výmluvně, co je kladným a co je záporným efektem. Chybí i dostatečně přehledná tabulka s výsledky hodnocení.

Rovněž chybí stanovení vah jednotlivých dílčích kritérií celkového porovnávání z hlediska dopravně — urbanistického, tj. váha dílčí skupiny dopravně inženýrských parametrů, dílčí skupiny urbanistických parametrů a dílčí skupiny sociodemografických parametrů. **Výsledné hodnocení se prostě „vyloupne", aniž by čtenář mohl sledovat postup, jak bylo výsledků dosaženo.**

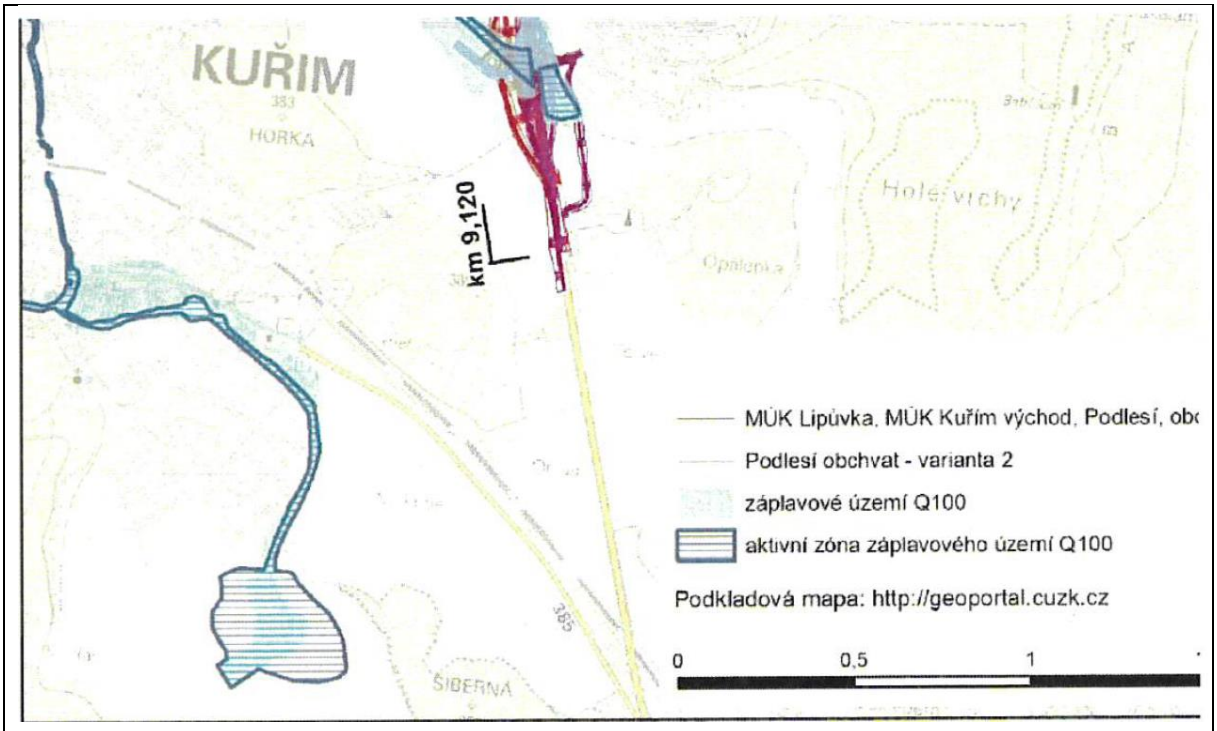
Varianta D.1. má mít maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno i město Kuřim, zatímco varianta D.6 má naopak mít nižší účinnosti na tato dvě sídla. To je vše. Záhadou je, že účinností komunikace na jiná sídla se výsledné hodnocení nezabývá.

Hodnocení variant z hlediska urbanistického je v této podkladové studii zcela nedostatečné, navíc tendenční a nesrozumitelné, Hodnocení je nutné zopakovat s využitím dostatečně široké škály objektivních kritérií, nejlépe za účasti Širokého expertního týmu.

24.Opomenutí záplavové oblasti v podkladové studii

Odůvodnění:

V příloze D, jež se zabývá posouzením dopadů variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví, pro sekci „Střety se záplavovými územími Q_{100}" chybí přehledová tabulka záplavových území. Grafická podoba má mizerné rozlišení, a tudíž v ní nelze identifikovat dané záplavové oblasti. Zpracovatel v této **části studie zcela opomněl zahrnout do sekce seznamu dotčených záplavových oblastí (2100 nemalou a významnou oblast mezi dnes zastavenou oblastí Díly, za Sv. Jánem a Přírodní památkou Šiberná**, viz. níže přiložené posuzování záplavového území Kuřimi v této lokalitě čerpané z jiného projektu zpracovaného pro Kuřim mezi 2018-2019.



Vyhodnocení střetu se záplavovým územím Zhotovitelem je nekompletní, protože zasažená plocha a významnost pro variantu jižního obchvatu Kuřimi není zohledněno. Posouzení variant je tedy chybné a nekompletní a není možné to v tomto stavu dále použit.

25. Chybné posouzení variant v nekompletním návrhu řešení z pohledu hluku v podkladové studii

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů.

Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v Hlukové studii). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření).

Bez doplnění patřičných protihlukových opatření a posouzení a porovnání takových kompletních variant je výstup podkladové studie nekompletní a nelze ho dále použít.

26.Nezapočítání hluku z mostní konstrukce do podkladové hlukové studie

Zpracovatel studie si dopravní modelování zjednodušil do takové míry, že 4proudovou komunikaci jižního obchvatu v lokalitě Kuřimi není v hlukové studii posuzována na mostní konstrukci, a tudíž hluk z této mostní estakády v délce 200metrů, na pilířích ve výšce cca 10metrů nad terénem, v těsné blízkosti obydlené zóny (cca 100 metrů), není v hlukové studii zohledněn.

Zanedbání takového posouzení je zásadní a podkladová hluková studie v takové zjednodušené podobě je prakticky díle nepoužitelná.

27. Nejasné výpočet emisí mobilních zdrojů v podkladové rozptylové studii

Rozptylová studie nezmiňuje, jakým způsobem byly vypočteny emise z tunelů (výduchy, portálů) a jakým způsobem byly do rozptylové studie započítány

Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí. Podkladová rozptylová studie musí být tedy zásadním způsobem přepracována.

28.Zakreslení tunelů a tubusů, kde je jejich existence nutná v podkladové studii

Zpracovatel v podkladové studii přiznává, že negativní vlivy nově vybudované 4 pruhové komunikace jižního obchvatu v Kuřimi na obytnou část Díly za Sv. Jánem jsou zásadního charakteru a je potřeba je řešit protihlukovými opatřeními, viz formulace níže

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Tato formulace však není přesná a nespecifikuje, kde přesně překrytí či tunel bude začínat, kde končit, jak bude navazovat na tunel kuřimskou horou, jestli je realizace takto prodlouženého tunelu vůbec technicky možná s ohledem na komplikovanost plánované MÚK v České, a tedy zdali bude opatření takto navrhované účinné, a naopak nevyvolá opačný dopad na blízkou obydlenou zónu. Toto vše je nutné, aby zpracovatel ve studii prokázal, pokud má být tato varianta plnohodnotně porovnávaná s jinými variantami.

Podkladová studie není kompletní a dokončená a rozhodnutí o výběru varianty v takové podobě studie není možné.

29. Univerzální severní obchvat Kuřimi

Zpracovatel v podkladové studie uvádí

C: severní obchvat Kuřimi (navazující vždy na optimalizovanou trasu);

D: jižní obchvat Kuřimi (navazující obvykle na německou trasu);

a touto formulací se snaží vyvolat pocit, že jižní obchvat je použitelný pro trasování D43 jak podobě německé trasy, tak i Boskovickou brázdou.

Severní obchvat Kuřimi byl v ÚP Kuřim zakreslen v období od roku 1998-2014. Jeho význam byl zcela jasný, tedy ještě nad Kuřimi oddělit tranzitní dopravu přes Brno od cílové směřující do Brna. Z pohledu dopravních intenzit je kombinace jižního Kuřimi obchvatu s trasou Boskovickou brázdou nepoužitelné řešení a znamenalo by to ponechání významné tranzitní dopravy projíždět středem Kuřimi.

Z pohledu realizovatelnosti a univerzálnosti je severní obchvat Kuřimi použitelný pro jakoukoliv variantu budoucího vedení D43. Se severním obchvatem by se tedy mělo začít bez odkladu dále pracovat, aby se doprava přes Kuřim dále nezhoršovala.

30. II. Březovský vodovod není v podkladové studii zohledněn

Ve studii vedení obchvatu Kuřimi, jež si kuřimská radnice dříve nechala zpracovat od společnosti HBH Projekt a z vlastních prostředků financovala, bylo identifikováno, že trasa jižního obchvatu křižuje II. Březovský vodovod.

V km cca 1,7 jižního obchvatu Kuřimi dojde ke křížení stávajícího II. Březovského vodovodu, potrubí DN 1000–1200. Silnice v místě křížení je vedena na mostním objektu. *Potrubí vodovodu je nutno staticky zabezpečit a zajistit přístup k vedení v případě nutných oprav tak, aby nebyla porušena silnice. Směrově i výškově nebude potrubí překládáno, na stávajícím potrubí bude vybudován podchod v délce cca 60 m, ukončený min z jedné strany kontrolními vstupy. V dalším stupni PD je toto nutno projednat se správcem vodovodu „Brněnské vodárny a kanalizace, a.s.*

Jižní obchvat Kuřimi je navrhovaný na mostní konstrukci, v těsné blízkosti lidských obydlí proto, aby křížení s II. Březovským vodovodem, jež klíčový pro dodávku pitné vody pro Brno, bylo s pohledu nákladů realizovatelné. Zpracovatel podkladové studie však ve svých navrhovaných opatřeních pro snížení negativního dopadu dopravy na obyvatele uvádí jako možnost tunelu, jak je taktéž uvedeno v připomínce č. 12.

…Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Je tedy zcela zásadní a neakceptovatelné, jakým způsobem zpracovatel podkladové studie porovnává varianty, když pro variantu, která má největší dopad na zdraví kuřimských obyvatel

z pohledu hluku z opravy, doporučuje opatření, které nemůže být z pohledu komplikovanosti a významných investičních nákladů realizovatelné.

Vzhledem k tomu, že HBH Projekt je jako spoluautor podkladové studie, není možné toto opomenutí zdůvodňovat neznalostí těchto faktů, ale spíše jako nekvalitně odvedenou práci na podkladové studii.

Zhotovitel ve své podkladové studii musí navrhovat taková řešení a opatření, jež jsou realizovatelná, a nikoliv uvádět jen jakési příklady, které nejsou reálné. K takovému přístupu zpracovatele zavázal ve smlouvě na studii, kde je uvedeno v cílech:

…prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv....

Toto tedy zpracovatel podkladové studie neplní. Zpracovatel musí tedy detailněji prověřit území a navrhovat taková opatření, jež jsou realizovatelná a jejich přínos je dle očekávání.

31.Podkladová studie neplní cíle dané ve smlouvě s krajem

Ve smlouvě mezi JMK a Zpracovatel studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno bod bodem f) týkající ochrany veřejného zdraví:

Hodnocení vlivů na lidské zdraví bude v základní (strategické) rovině sledovat všechny varianty uspořádání dálniční a silniční sítě. ***Jako základní kritérium hodnocení bude posuzována podmínka, zda varianta „nebude mít poškozující vliv na zdraví a vytvoří podmínky pro ochranu zdraví obyvatel”****. Současně bude provedeno hodnocení na základě referenčních cílů v oblasti ochrany zdraví, odvozených z celostátních koncepčních materiálů, případně z mezinárodních dokumentů, které jsou obsaženy v SEA ZÚR JMK. Základním kritériem je dodržení následujících podmínek:*

- *koncepce vytváří podmínky pro ochranu zdraví obyvatel, tj. do jaké míry přispívá varianta k dosažení stanovených cílů;*
- *realizace záměrů prověřovaných touto variantou pro následnou aktualizaci ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel;*
- *zohledněním varianty následná aktualizace ZÚR JMK ve svém důsledku přispěje ke zlepšení veřejného zdraví.*

Podkladová hluková studie popisuje, že jižního obchvatu Kuřimi má negativní dopad na obyvatele Kuřimi, a to mnohem větší než obchvat severní.

Dopady jižního obchvatu

Pro obec/městskou Část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení, Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změněn hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území V obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat některé z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrchové technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy v daném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunikace včetně zastřešení a podobně).

Dopady severního obchvatu

Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583251	Kuřim	76,73	14,39	8,88	~~2,86~~

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 76,73 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 14,39 % zastavěného území nedojde k významné změně hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 8,88 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 2,86 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Zasažené budovy však nejsou považovány za chráněný venkovní prostor staveb, vzhledem k jejich využití.

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení, Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 76,73 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 14,39 % zastavěného území nedojde k významné změně hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 8,88 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 2,86 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Zasažené budovy však nejsou považovány za chráněný venkovní prostor staveb, vzhledem k jejich využití.

Zhoršení veřejného zdraví z pohledu hluku bude varianta jižního obchvatu Kuřimi znamenat negativní dopad pro stovky obyvatel města Kuřimi. Jako základní kritérium posuzování vlivů dopadů na veřejné zdraví tedy pro jižní obchvat není dodrženo. Navrhovaná varianta tunelu není reálná, viz. připomínka č.30. Pro zmiňovanou nadstandardní úpravu povrchu neexistují ve studii žádná měření, a tedy Zpracovatel nemůže splnit uvedený cíl

„realizace záměrů prověřovaných touto variantou pro následnou aktualizaci ZUR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel;"

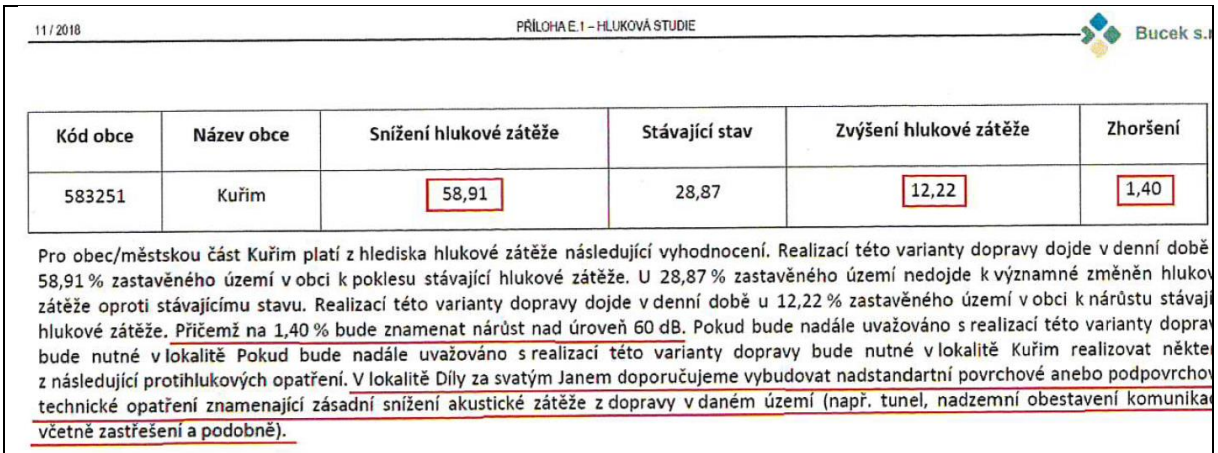
Bez zahrnutí nápravných opatření pro minimalizace negativních dopadů z dopravy ve studii posuzování variant nevede ke splnění požadavků na podkladovou studii a musí být dopracována.

32. Podkladová studie neplní požadavky dané ve smlouvě na Uzemní studii mezi JMK a zpracovatelem

Ve smlouvě mezi JMK a zpracovatel studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f)

…V případě, že bude identifikováno potenciální zvýšené riziko pro obyvatele dotčených sídel, budou formulována opatření k eliminaci tohoto rizika. U hluku bude do hodnocení zapracována skutečnost, že realizace záměru je nepřípustná v případě, že by došlo k překročení limitu. Hladina hluku u nejbližší zástavby u nového záměru tak může být nejvýše na úrovni limitů....

Plánovaný jižní obchvat Kuřimi by měl zcela bez pochyb negativní vliv a generoval by hluk nad hygienický limit, jak podkladová hluková studie níže dokládá.



11 / 2018 PŘÍLOHA E.1 – HLUKOVÁ STUDIE Bucek s.r

Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583251	Kuřim	58,91	28,87	12,22	1,40

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změněn hluko zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území v obci k nárůstu stávaj hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopra bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat někte z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrcho technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy v daném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunika včetně zastřešení a podobně).

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změněn hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat některé z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrchové technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy vdaném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunikace včetně zastřešení a podobně).

Pokud zpracovatel ve studii neprokáže, že po zahrnutí opatření dojde ke zlepšení stavu překročení hygienického limitu, pak není možné považovat za splnění takového požadavku ve smlouvě studie. Tedy, že nový záměr bude včetně navrhovaný a reálných opatření, nejvýše do úrovně hygienického limitu.

Toto zpracovatel v podkladové hlukové studii neprokázal, a tedy požadavek smlouvy pro studii nebyl splněn. Podkladová studie musí být dopracována.

33. Nedostatečné posouzení vlivů dopravy v podkladové studii

Zpracovatele ve studii uvádí

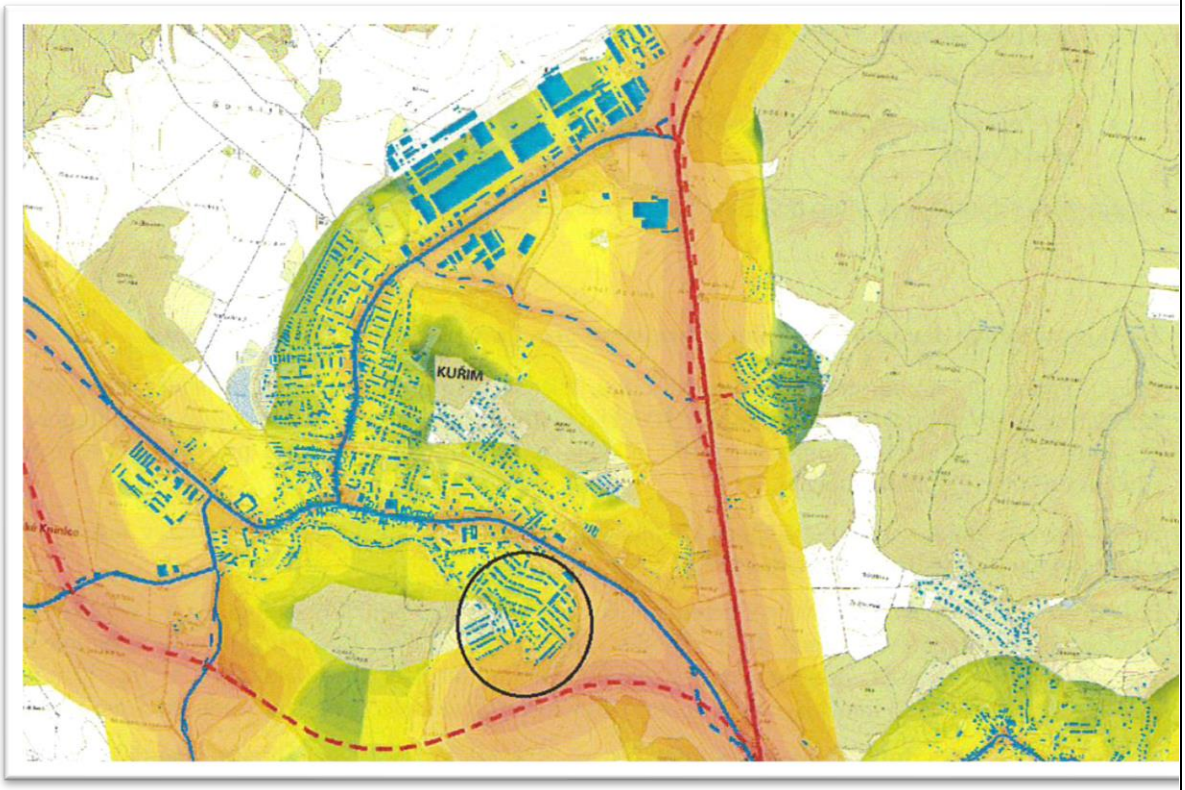
„Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace"

Tento předpoklad má však rozsáhlý negativní dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území. Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá.

Použití nastavení parametru „Fetching radius" k omezení rozsahu výpočtu ve výpočtovém modulu programu LimA, tedy nepoužití k omezení rozsahu výpočtu pomocí definice výpočtové oblasti s parametrem „Fetching radius" nastaveným na výrazně vyšší vzdálenost (obvyklé „defaultní" nastavení software LimA je „Fetching radius" roven 1200 m) dokazují všechny publikovaná hluková pásma vypočítaných variant.

Například na následujícím obrázku, z podkladové Hlukové studie pro oblast Kuřim, pro jednu z variant v trase jižního obchvatu, je jednoznačně viditelné, že kumulativní účinek akustické energie

modelované dopravní této varianty (respektive hluku šířícího se do jejího okolí) se stávajícím hlukem z provozu po komunikaci silnice II. třídy číslo 385 nenastává. Dopad hluku obou dopravních zdrojů hluku (silnice II/385 a jižního obchvatu Kuřimi) je na hranici 400 m vykreslen tak, jako by druhý zdroj nebyl v provozu. **Toto je zcela zásadní pochybení a zkreslení výsledků podkladové hlukové studie.**



Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.

Toto je zásadní chyba a opomenutí, která má zásadní dopad na životní prostředí obyvatel jižní části Kuřimi (označené černým kroužkem) a povede to ještě k většími zhoršení hluku pro tuto oblast Kuřimi, než podkladová hluková studie dokladuje. Porovnání a vyhodnocení variant, postavené na tomto chybném podkladu není možné.

34. Chybně zjednodušené dopravní modelování v podkladové studii

Zpracovatel ve studii uvádí, že použil zjednodušený model dopravy, tedy bez silničních odporů. Toto však zásadně omezuje dopravní tok, tedy efektivní účinnost dopravy. Pokud tedy bude komunikace vedena tunelem, pak je nutné kalkulovat, že v tunelové části bude rychlostní omezení. Pokud zpracovatel navrhuje prodloužení tunelového vedení v některých silnicích jako ochranné opatření, pak se bude snížení rychlosti týkat delšího úseku, bude tedy docházet ještě k větší kumulaci aut na takové komunikaci a dopravní účinnost tímto bude dále klesat. **Pokud dopady i následných opatření na ochranu zdraví lidí zpracovatel dále nezohlední ve své podkladové studii, pak je její výsledek nekompletní a dále nepoužitelný.**

35.Nezahrnutí územně plánovaných úprav dle zadání smlouvy

Ve smlouvě mezi JMK a zpracovatelem podkladové studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě d)

...Výhledová silniční síť bude dotvořena pozemními komunikacemi:

- *uvedenými v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby,*

- *předpokládanými ZUR JMK a určenými k upřesnění v ÚP — VMO a Bratislavská radiála dle Uzemní studie prověření územních dopadů úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna (2013); zásadně jsou řešeny invariantně a pouze pro potřeby modelování,*
- *předpokládanými ZÚR JMK a určenými k prověření v Územní studii vč. vyvolaných změn v silniční síti,*
- *předpokládanými platnými územními plány; zásadně jsou řešeny invariantně a pouze pro potřeby modelování,*

„dopravních odporů", pak tento požadavek nebyl dle smlouvy splněn a je nutné dopracování.

36.Nejasné dělení denního a nočního dopravního proudu v podkladové hlukové studii

Dělení dopravního proudu na denní a noční dobu, tak jak bylo použito v Hlukové studii, nevychází ze žádných citovaných podkladů. Sdělení v DODATKU Hlukové studie, o užití 4% podílu noční dopravy na nesčítané úseky silničních komunikací III. ukazuje na nejednotnost postupu při výběru preferované silniční varianta a jejím hodnocení.

Rozdíl úrovně hluku v blízkosti dálnic a některých silnic s vyššími intenzitami dopravy mezi denní a noční dobou cca -10 dB neodpovídá realitě.

Pro odhad poměru hluku z dopravy v denní a noční době je možné použít buď dokument „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" (RNDr. Miloš Liberko, Ing. Libor Ládyš) nebo dokument TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. Vydání)". Proto je vysoce pravděpodobné, že podíl intenzity noční dopravy byl ve všech modelech výrazně podhodnocen.

Zpracovatel podkladové Hlukové studie by se vyhnul spekulacím ohledně použitých podílů dopravy v noční době, kdyby kromě kartogramů intenzity dopravy za 24 hodin uvedl i tabulky s modelovanými hodinovými intenzitami dopravy v denní a noční době.

37.Nejasné klimatické podmínky pro podkladovou hlukovou studii

V celé Hlukové studii nikde není uvedeno, jaké klimatické podmínky a jaký podíl podmínek příznivých pro šíření hluku ku neutrálním podmínkám byl ve výpočtech v denní a noční době použit. Přičemž tento poměr výrazně ovlivňuje výstupy výpočtu provedené výpočtovou metodikou NMPB-Routes-96 (a to především ve větších vzdálenostech od dominantních zdrojů hluku a rovněž i v noční době).

Tento údaj je nutné, aby zpracovatel do hlukové studie doplnil.

38.Nejasnost v přesnosti výpočtu hlukové studie

Zpracovatel v podkladové Hlukové studii uvádí následující:

...Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). ***Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB.*** *Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace, příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo odečítat) ....*

Z výše uvedeného textu vyplývá, že zpracovatel má o procesu stanovení nejistoty výpočtu šíření hluku pouze povrchní povědomí. Zpracovatel neuvádí, jak dospěl k přesnosti vlastního výpočtu „do rozdílu 0,2 dB" a co tímto sdělením míní. Dále Zpracovatel neuvádí, jakým způsobem (jakým mechanismem) byla „příslušná nejistota již uplatněna (zahrnuta)" v procesu predikce šíření hluku či jeho vyhodnocení (tak jak vyplývá z výše citovaného textu).

Obecně platí, že s nejistotami výpočtů se v rámci hodnocení predikované úrovně hluku nikterak nepracuje (nejistoty se zohledňují pouze při vyhodnocení hluku v procesu jeho měření).

O hodnověrnosti hlukové studie lze tedy pochybovat do vyjasnění této připomínky

39. Nejasnost v použití maximální rychlosti v hlukové studie

Zpracovatel v Hlukové studii neuvádí, co je míněno pojmem *„maximální rychlosti daných úseků"*. Nikde z textu Hlukové studie nevyplývá, zda se jedná o maximální povolenou rychlost v daném úseku komunikace, projektovou rychlost dané třídy komunikace nebo průměrnou rychlost dopravního proudu úseku komunikace stanovenou podle doporučení dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" (RNDr. Miloš Liberko, Ing. Libor Ládyš), který uvádí jako podklad ke zpracování Hlukové studie. Modelovaná rychlost dopravního proudu výrazně ovlivňuje modelované emise hluku ze silniční dopravy, a tudíž i úroveň vypočítaného hluku z automobilové dopravy.

Pro Územní studii byly připraveny dopravně inženýrské podklady formou kartogramů s počty vozidel za 24 hodin pro jednotlivé modelované dopravní varianty. Hluková studie však nezohledňuje „kartogramy rychlosti", které jsou vstupním parametrem sestavených dopravních modelů.

Chybí dodání rychlostí dopravních proudů, které zpracovatel ve svých dopravních modelech používal a taktéž je pak využíval pro Hlukovou studii.

40. Nesplnění zadání smlouvy a požadavků na podkladovou hlukovou studii

Ve smlouvě mezi zpracovatel a JMK pro zpracování územní studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f) uvedeno následující:

...Hluková studie bude zpracována pro současný stav (odpovídající současnému stavu v modelu dopravy) a pro výhledový stav roku 2035. Pro současný stav bude modelována stávající síť komunikací, pro výhledový stav stávající i výhledová síť….

...Výstupem z hlukové studie bude hodnocení, zda realizace nových komunikací odvádějících ve většině případů dopravu mimo sídla povede ve svém důsledku ke snížení zdravotních rizik souvisejících s expozicí hlukové zátěže pro populaci Jihomoravského kraje jako celku ....

Z textu Hlukové studie vyplývá, že další „objekty" (ve výpočtovém software se prvkům definujícím výpočtový model říká objekty) definující vlastnosti prostředí a parametry výpočtu, jako například **mostní konstrukce a jejich portály**, akustické vlastnosti povrchu terénu apod., **nebyly zadávány**. Tímto přístupem došlo ke značenému zjednodušení, jež je zcela odtržené od reality a na základě takového materiálu nelze plnohodnotně hodnotit, jak velký a skutečný dopad bude mít nová výhledová komunikace na okolní sídla.

Obecně platí, že tyto parametry **významně** ovlivňují vypočítané úrovně hladin akustického tlaku. Některé jen lokálně (například mostní konstrukce, portály mostů aj.) a některé globálně (například akustická pohltivost povrchu terénu apod.).

Nezahrnutí posouzení vlivu hluku v podkladové hlukové studii z mostní konstrukce plánového jižního obchvatu Kuřimi v délce cca 200 m, na pilířích ve výšce 10metrů nad terén a návazného tunelového portálu, a to vše ve vzdálenosti ve vzdálenosti cca 100m od obydlí obyvatel je zásadním pochybením a opomenutí. Není tím splněn požadavek smlouvy a zahrnutí i takových vlivů by mělo by být do posouzení v hlukové studii zahrnuto.

41. Nezohlednění protihlukových opatření před porovnáváním variant

Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v podkladové Hlukové studii). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření).

Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je **naprosto nesmyslným přístupem**, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatele podkladové územní studie nejvhodnější varianta.

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů.

42. Znemožnění určení dopadů hluku grafické podoby v podkladové hlukové studie

Publikované grafické výstupy odvozených „rastrů" (tedy mapy hlukových pásem a rozdílové mapy) jsou zpracovány v barevném schématu (barevné legendy) prakticky významně komplikují a místy i znemožňují odečet lokální hlukové zátěže. Jednotlivá hluková pásma jsou identifikována barvami s mírnou změnou jejich odstínu (především zelené a oranžové barvy vždy se sedmi odstíny) s nekontrastními přechody mezi hlukovými pásmy. Navíc v grafických výstupech dochází k prolínání použitých barev hlukových pásem s barvami v použitých podkladových geografických mapách, což místy vede ke ztrátě možnosti určit odstín barvy hlukového pásma, a tudíž k možnosti odečíst příslušnou hlukovou zátěž.

Použité barevné schéma a jeho prolnutí s barvami podkladové mapy výrazně komplikuje a místy naprosto znemožňuje určení očekávané hlukové zátěže konkrétního bodu (nebo lokality).

Mapy s hlukovými pásmy jsou jediným výstupem Hlukové studie ukazujícím hlukové zatížení řešeného území hlukem z hodnocených dopravních variant (jinou formu výstupu Hluková studie neobsahuje). Užité barevné schéma legendy hlukových pásem vede k nemožnosti dalšího zpracování provedených výstupů výpočtů (například odhadu zátěže v konkrétní lokalitě, ověření relevantnosti uvedených dat, analýze počtu osob zasažených hlukem apod.).

V normách 18005, ISO 1996-2 a v dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN) jsou uvedena doporučená barevná schémata pro vykreslování hlukových pásem v hlukových mapách. Další informace o doporučených barevných schématech je možné najít na portále www.coloringnoise.com. Zde doporučená barevná schémata jsou volena se snahou dosáhnout jednoznačné identifikovatelnosti jednotlivých hlukových pásem v grafických výstupech hlukových map.

Zpracovatel by měl do hlukové studie doplnit i jinou podobu prezentace dat budoucího hluku na lokality, tedy především ty lokality s údaji o hluku, kde dojde plánovaným záměrem ke zhoršení stávajícího stavu. Přehled právě těchto míst je klíčový po prosouzení splnění cíle podkladové studie.

Bez tohoto doplnění nemůže zpracovatel studie zcela legitimně prokázat splnění požadavků daných ve smlouvě na územní studii

...Výstupem z hlukové studie bude hodnocení, ***zda realizace nových komunikací odvádějících ve většině případů dopravu mimo sídla povede ve svém důsledku ke snížení zdravotních rizik*** *souvisejících s expozicí hlukové zátěže pro populaci Jihomoravského kraje jako celku. .....*

Hluková studie kromě grafické podoby, kde to prakticky nelze informace vyčíst, neobsahuje tento výstup, a tedy není jasné, jak zpracovatelem a jím doporučované varianty z pohledu hluku při realizací nových komunikacích, splnily výše uvedený požadavek ze smlouvy o zadání územní studie. Pokud budou existovat lokality, kde dojde ke zhoršení stavu způsobeném hlukem, při realizaci nových komunikací, pak by měl existovat jejich výčet včetně hodnot vypočteného budoucího akustické tlaku. Bez takových informací je podkladová hluková studie nekompletní a těžko lze jen věřit, že zpracovatel vybral ty správné varianty.

43. Nesplnění požadavku stanovení negativních dopadů hluku v podkladové studii

Ve smlouvě mezi zpracovatel a JI','K pro zpracování územní studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f), požadavky na zpracování hlukové studie uvedeno následující:

... Pro jednotlivé varianty posuzování navrhovaných kapacitních silnic vymezených v Uzemní studii budou zpracovány přehledné tabulky s informacemi o plochách překročení limitních hodnot hluku dle jednotlivých měst a obcí doplněný o údaj o počtu exponovaných obyvatel. .....

Informace o počtech obyvatel žijících na adresních bodech (v konkrétních objektech) jsou obsaženy ve výstupech „Sčítání lidu, domů a bytů" které v roce 2011 zpracoval Český statistický úřad.

Databáze RÚIAN neobsahuje atributy obytná budova, polyfunkční budova a ostatní u všech objektů. Neobsahuje ani úplnou databázi počtů podlaží a počtu bytových jednotek u všech obytných objektů. Neexistuje metoda ani doporučení, jak z informace o počtu bytových jednotek v objektu stanovit počet v něm žijících obyvatel.

Zpracovatel v podkladové Hlukové studii neuvádí, jakým způsobem a jak byly stanoveny počty lidí žijících v jednotlivých objektech v řešených lokalitách zasažených sledovaným hlukem ze silniční dopravy. Vzhledem k tomu, že v rozporu se zadáním Uzemní studie nejsou počty osob zasažených hlukem v Hlukové studii zpracovány na úrovni jednotlivých sídel, lze se domnívat, že zpracovatel údaje o počtech obyvatel v jednotlivých obytných objektech buď nezpracoval, nebo nepřipravil.

V rámci vyhodnocení dopadu řešených dopravních variant je u obcí zpracováno a vyjádřeno pouze procento zastavěné plochy zasažené nižším či vyšším hlukem. Výstup analýzy počtu obyvatel zasažených hlukem uvádí zpracovatel až na úrovni celého řešeného území. Navíc z obsahu Hlukové studie není patrné, jak k těmto porovnávaným počtům obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu hluku, dospěl. Matoucí je pak i grafická podoba, viz. připomínka č.33, kde jsou na mapě modrou barvou zakreslené stavební objekty bez ohledu na to, jestli jedná o průmyslovou zónu či tzv. „Chráněný venkovní prostor staveb". Není tedy ze studie zcela jasné a doložitelné, zdali do oblasti nově navrhovaných komunikací nebyly např. v lokalitě Kuřim kalkulovány, i průmyslové plochy v severní části Kuřimi a s ohledem na jejich velkou plochu pak nesmyslně proběhl přepočet na počet obyvatel Kuřimi. Zpracovatel studie by měl tedy konkrétně doložit způsob zjištění počtu obyvatel v dotčených částech, aby splnil požadavek ze smlouvy k územní studii, a tedy tento podklad mohl být dále použit

44. Rozpor podkladové hlukové studie s platnými předpisy

V podkladové hlukové studii se uvádí:

.... Hluková studie přináší značně konfrétnípohled na potencionálně vzniklou hlukovou zátěž po realizaci záměru každé varianty " ... Výsledky byly vytvořeny na základně platných právních předpisů, směrnic a doporučení"...

Tato tvrzení však nejsou pravdivá s ohledem na obsah podkladové hlukové studie. Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami (viz. předešlé připomínky), že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.

Územní studie v návaznosti na Hlukovou studii by měla, v souladu se zadáním, podrobně hodnotit hluk ze silniční dopravy řešených variant v území Jihomoravského kraje. Toto zadání je přísnější, než zadání v rámci pořizování tzv. Strategických hlukových map (dále též SHM). Proto by kvalita akustického modelu měla být alespoň shodná, ale spíš lepší než v úrovni SHM. Pro metodiku zpracování akustických modelů pro SHNI je jedním ze stěžejních dokumentů dokument „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku,

WG-AEN, dále též GPG). Pokud by se zpracovatel s tímto dokumentem seznámil, shledal by, že jím provedené práce v oblasti hlukového mapování jsou nedostatečné.

Výsledky podkladové hlukové studie je tedy nutné přepracovat a výstupy z hlukové studie není možné dále použít pro výběr nejvhodnějších variant.

45.Nejasný postup při stanovení vlivu hluku na obyvatele z hlukové studie

V podkladové územní studii je v příloze „PŘÍLOHA D.4 STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ" v kapitole „2. CHARAKTERISTKA HODNOCENÉ POPULACE" v odstavcích „2.1. POČET OBYVATEL V OBCÍCH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ" a „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" naznačeno, jak zpracovatelé dospěli k výše uvedenému počtu obyvatel čijících v hodnoceném území. Tedy v oblasti do vzdálenosti 400 m od os modelovaných komunikačních sítí.

Jak je v kapitole „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" ve větě 3) uvedeno: „... byl proveden odhad počtu obyvatel v domech".

Zhotovitel by měl doložit detailní způsobem, jakým způsobem se s odhadem pracovalo pro bloky budov (tedy s bloky s více obytnými objekty), protože toto není v podkladové studii uvedeno.

46. Nekompletní posouzení variant z pohledu hluku v podkladové hlukové studii

Dopravní síť v podkladové studii byla zadána pomocí úseků o jediné linii, pravděpodobně umístěné v ose příslušné komunikace. Ani u hlavních silničních tahů (jako jsou dálnice a komunikace I. třídy) nebylo zohledněno rozdělení do jízdních pruhů.

Modely neobsahují informace o akustických vlastnostech terénu. Zpracovatel neuvádí, jakou „defaultní" hodnotu koeficientu povrchu G ve výpočtech použil. Z pohledu jižního obchvatu Kuřimi lze očekávat, že právě mostní konstrukce poblíž obydlené zóny bude vykazovat značnou hlučnost, která byla pravděpodobně ve studii opomenuta.

V modelech nebyl zohledněn výškopis nových liniových staveb (včetně mimoúrovňových křížení). Z plánovaného jižního obchvat v Kuřimi ve výšce cca 10 m nad terénem, tedy 2–3 metry nad všemi stávajícími domy, bude hluk nesen jinak, než kdyby stávající domy zvuk postupně pohlcovaly.

Pro nové úseky komunikací nebyla, kromě tunelů, modelována žádná technická opatření (protihlukové stěny apod.) zajišťující soulad provozu úseku s platnou hlukovou legislativou ČR.

V modelech nebyla zadána jednotná výpočtová oblast.

Podkladová hluková studie je nekompletní a je nutné ji přepracovat, aby s ní bylo možné dále pracovat.

47. Podkladová hluková studie je v rozporu s původním zadáním a smlouvou o Uzemní studii

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání).

Hluková podkladová studie je v tomto stavu pro další využití nepoužitelná a je nutné ji dopracovat.

48. Nejasné formulace v podkladové studii

Zpracovatel podkladové studie v dopravně-urbanistické části uvádí u varianty Optimalizované (např. D6) následující:

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

Z předešlé studie, jež si nechala Kuřim zpracovat a jež byla podkladem pro územní studie vyplynulo, že zmiňovanou variantou D6 může být odvedeno z Kuřimi až 75% dopravy. Kde tedy nyní zpracovatel přišel na 50 %, což je tedy zásadní rozdíl? V čem se liší přístup zpracovatel v této studii od jiných

studiích s ohledem na tak zásadní rozdíl, který činní v intenzitách dopravy desítky procent? Dopravní model, jež byl součástí referenční dokumentace studie a kterou si město Kuřim nechalo provést od společnosti DHV, mohl být přesnější k reálným odporům komunikací, což by dokazovalo, jak nepřesné je zjednodušení dopravního modelu v podkladové územní studii. Toto by měl zpracovatel doložit detailním popisem vstupních parametrů, které byly použity pro modelování intenzit dopravy v jeho studii, a nikoliv jen uvedením formulací

... Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu....

Vstupní parametry pro dopravní modelování jsou zcela zásadní a na jejich nastavení záleží pak hodnocení dopravy, hlučnosti a rozptylu. Pokud se udělá drobná chyba v nastaven vstupních parametrů v modelování dopravy, pak se mnohem více projeví v nepřesnosti dalších návazných posuzování. Zpracovatel by měl tyto použité vstupní parametry pro dopravní model v podkladové územní studii zveřejnit, aby doložil, že jsou v modelu zahrnuty všechny, nebo aspoň ty klíčová hlediska jež dopravu ovlivňují.

49. Chybějí zakreslení tunelů v grafické podobě aktualizace ZUR

Zpracovatel v grafické podobě aktualizace ZUR vůbec nezakreslil pro varianty obsahující jižní obchvat Kuřimi tunel. Je zřejmě, že v místě Kuřimské hory není možné komunikaci vést jinou cestou než tunelem. Tudíž v tomto místě nelze použít nadzemní komunikace a zakreslení tunelu je nutné. Při pohledu na grafickou podobu aktualizace a bez znalosti textu navrhované komunikace může mít čtenář dojem nad povrchových silnicí, což je ale ve skutečnosti matoucí.

Tam, kde je tunel nutný, by měl být v grafickém podkladu pro aktualizaci ZUR tunel skutečně zakreslen

50.Nejasné údaje o vyvedení dopravy z centra Kuřimi v podkladové studii

Ze studie, jež si nechala město Kuřim dříve zpracovat a jež byla podkladem pro územní studie vyplynulo, že variantou se severním obchvatem Kuřimi může být odvedeno z Kuřimi až 75% dopravy. V této podkladové studii pro aktualizaci ZUR je zpracovatelem uvedeno

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

Je tedy otázkou, kde tedy zpracovatel přišel na vyvedení jen 50% dopravy z centra Kuřimi pro variantu D6, což je tedy zásadní rozdíl? Toto je nutné doložit konkrétně, v čem je tak zásadní rozdíl od předešlých studií.

51.Nejasnost v navrhovaných ochranných opatřeních v podkladové studii

Pokud zpracovatel píše v části studie C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického u varianty D6 o velmi razantním charakteru opatření uvnitř města Kuřimi,

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

je nutné je vyjmenovat a doložit, o jaká opatření by se konkrétně jednalo, co by taková opatření znamenala a jaký by měla opatření očekávaný konkrétní přínos. Teprve pak je možné posuzovat a kvalifikovat zpracovatelem tato opatření. Ze stávajícího popisu ve studii tedy není vůbec jasné, jaká opatření zpracovatel zvažoval a jestli uvažoval skutečna všechna možná opatření. Mezi možná opatření patří i např. dopravně-organizační, které by zamezily tranzitní dopravě přes Kuřim a které není v žádném případě razantního charakteru.

Každé takové opatření by mělo být zahrnuto do dopravního modelu posuzované varianty a prověřeno jeho očekávaný dopad, aby výsledek pak odpovídal realitě a přínosy mohly být jednoznačně a doložitelně kvantifikovány oproti negativním vlivům bez nich.

Obecné zmínění ochranných opatření je v podkladové studii nedostačující.

Ochranná opatření musí být zahrnuta do variant před jejích posuzování, jinak jsou výsledky porovnání nekompletní.

52.Chybné modelování dopravy v podkladové studii

Zpracovatel ve vypořádání připomínky níže

Přístup k výběru nejlepších variant z podkladové územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný. Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav (např. dle ÚP obce), aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.

v rámci Zprávy o uplatňování K JMK ZUR zdůvodnil mimo jiné touto formulací:

...Vložení některých omezujících faktorů může být i subjektivním pocitem zpracovatelů — kdy dává určitá omezení. Aby se právě zabránilo tomuto subjektivnímu prvku (např. proč v té či oné variantě je to a to opatření a v druhé je jiné...) a nedošlo k umělému zásahu do modelových stavů (které by byly napadnutelné, že ovlivnily výsledek) ...

Nastavení omezujících faktorů při dopravním modelování rozhodně není postaveno na subjektivním pocitu zpracovatelů a pokud ano, je to zcela špatně. Pokud zpracovatel dopravního modelu uvádí ve svém zdůvodnění, že jako minimalizaci rizika nastavení parametrů modelu, a tedy je raději nenastavuj, tak je to zcela zásadní a špatný přístup. Pokud se do dopravního modelu vloží nějaký parametr, jež simuluje skutečný stav komunikace, tak toto nastavení musí být použito pro všechny varianty shodně a o toto je nutné zpracovatelem doložit. V podkladové studii a simulaci dopravního modelování toto uvedeno není a lze tedy pochybovat o správnosti v dopravním modelu, tedy že daný nastavený parametr při simulaci byl použit v porovnávaných variantách shodně.

Zdůvodnění této připomínky v rámci Zprávy o uplatnění ZUR v JMK dokládá, že přístup zhotovitele k dopravnímu modelování je nepřesný a dokládá o neprofesionalitě výstupu. Taková simulace dopravního modelu z územní studie, který je následně využit pro rozptylovou a hlukovou studii neodpovídá realitě a je dále nepoužitelná.

Vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava

- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny podkladové dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„*Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.*

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území.

Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 – silnice 1/43 Troubsko – Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku.“

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené

přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno 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 souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

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.

Vyhodnocení připomínky 4.

K domnělému střetu zájmů se nevyjadřujeme. Nejedná se o připomínky k obsahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Dodáváme, že k domnělému střetu zájmů vydala Česká komora architektů (ČKA) usnesení č. 1/840 ze dne 03.12.2019, ve kterém došla k závěru, že doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. neporušil profesní předpisy ČKA ani jiné platné právní předpisy. Na základě zjištění dozorčí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3., 5. až 48, 50 až 52

Připomínky směřují k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 49.

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. ZÚR obsahují textovou a grafickou část, které tvoří jeden celek. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.14. Spokojené díly z.s. / 22672818

Poř. číslo	**V 13b**	Datum	06.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 158675/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spokojené díly z.s. / 22672818			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Květoslav Pazourek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Foglarova 1817, 664 34 Kuřim			

K Návrhu Aktualizace Zásad územního rozvoje ZÚR JMK zveřejněnému 23.9.21019 podáváme-následující **připomínky**:

1. Neposouzení Optimalizované varianty D43

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015, 2016), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Mgr. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 — Kuřim Ing. Kalčíka... **nelze použít***, a to *z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101"* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením náměstek hejtmana JMK zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný *„Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Mgr. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK (tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ) jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Mgr. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s CSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Poznamenáváme, že výše odkazované dokumenty pořizovatel Aktualizace ZÚR JMK prokazatelně již vlastní, a proto je nepřikládáme.

2. Neposouzení Optimalizované varianty komunikace 43 v kategorii silničních variant

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty komunikace 43 v kategorii silničních variant v situaci, kdy jiné dálniční varianty byly transformovány na varianty silniční a v Územní studii zpracovávané pro Aktualizaci ZÚR JMK byly posuzovány.

Ve vztahu k výše uvedené připomínce je vhodné zdůraznit, že zamítavá argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „naléhavém veřejném zájmu", kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43").

Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako. varianta „silniční" zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Uzemní studie také účelově vypuštěna.

3. Nepřípustný postup týkající se jižního obchvatu Kuřimi

3.1. Od roku 2008 se kuřimská radnice, resp. pan Sukalovský, všemi možnými způsoby snaží prosazovat trasování D43 a s tím – související obchvat Kuřimi v podobě jižní varianty. Přitom **všechny studie poukazují na zcela fatální a negativní dopad jižního obchvatu Kuřimi na zdraví obyvatel v jižní části Kuřimi**. Jižní obchvat se čtyř-pruhovou komunikací, s 25 tisíci automobily za den, je kromě finančně investičně drahého a provozně komplikovaného tunelu Kuřimskou horou a s dopadem na přírodní park Baba plánován **ve vzdálenosti pouhých 125 m od stávající obydlené zóny** Díly za Sv. Jánem vybudované v posledních cca 2 - 7 letech. Je zde dle existujících podkladů plánovaná mostní estakáda v délce cca 200 m a ve výšce 10+ m z jedné strany těsně vedle této obydlené zóny a v dotyku s přírodní památkou Šiberna ze strany druhé.

Nikdo z územních plánovačů doposud věcně neřeší, jak se vypořádat se zjištěnými významnými negativními vlivy budoucí dopravy jižního obchvatu na tuto část Kuřimi.

Toto je nutné napravit.

3.2. Analýza opatření na omezení vlivů se nepřípustně odkládá do budoucnosti, a toto je nutné v AZÚR JMK napravit.

Nelze tolerovat, že zjevně důvodem je i snaha dále nenavyšovat cenový odhad již tak vysoké ceny problematického cca 1.2 km dlouhého tunelu pro čtyřpruhovou komunikací skrz Kuřimskou horu v situaci, kdy „43" jako severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov zde není v konfliktu s jedinou obytnou budovou a trasa severního obchvatu je zcela přímá a vedená prakticky po rovině, tedy investičně jistě jen podprůměrně náročná.

3.3. Zveřejněný návrh Aktualizace ZÚR JMK, který sice na základě prokázaných překročení zákonných limitů (což je známo již několik let z různých studií) uznává nutnost řešení s tunelem-tubusem zakrytím před okny obytných budov, ale nepřijímá za toto územně plánovací opatření v návrhu Aktualizace ZÚR JMK odpovědnost, naopak se ji pokouší přenést na územní plány jednotlivých obcí.

Toto pokládáme za zcela nepřípustné.

3.4. V grafické části ZÚR JMK absurdně není zakreslen žádný tunel, takže zde není („pro jistotu"?) ani zjevné, kde by tunel pod Kuřimskou horou měl mít svůj portál. Požadujeme zakreslit polohu portálů předmětného tunelu.

3.5. V prostoru mezi portály je tunel veden tak hluboko pod povrchem země, že zde zastává povrch země nedotčen a v ZÚR JMK tedy zde nemá být koridor vymezován.

3.6. Výše popsaný postup v připomínkách 3.1–3.5 se jeví v rozporu se základním ustanovením stavebního zákona, který v S18/1 požaduje, aby územní plánování, a tedy i ZÚR JMK, zajišťovaly vytváření předpokladů pro výstavbu. Tento nesprávný postup zbytečně oddaluje možnost realizace vybudování obchvatu Kuřimi a vyvedení tranzitní dopravy z Kuřimi.

3.7. Pokud by místo výše zmíněné estakády mělo být v územně plánovací dokumentaci a návazném územním řízení postupováno s tunelem-tubusem-zakrytím i mimo vlastní tunel pod Kuřimskou horou jak nyní indikuje právě projednávaný a zcela nedomyšlený návrh Aktualizace ZÚR JMK, je zjevné, že tento doplněný tunel by dosáhl délky cca 1 km, tedy ve spojení s tunelem pod Kuřimskou horou by se jednalo o tunel cca 2,2 km dlouhý (a přitom by stále zůstal nevyřešen očekávaný významný negativní vliv MÚK Česká na obytnou část jihu Kuřimi a na obec Česká).

3.8. V Návrhu ZÚR JMK musí být vymezen úsek, kde má být aplikováno územně-plánovací opatření s tunelem-tubusem-zakrytím, neboť plocha povrchu země nad tímto „tunelovým řešením" bude nepochybně vyloučena z mnoho typů funkčních ploch vymezovaných v územních plánech obcí, což musí být stanoveno v textové části – ve výroku Aktualizace ZÚR JMK – a souladně reflektováno v grafické části Aktualizace ZÚR JMK.

3.9. K výše uvedenému namítáme, že toto vše považujeme za nesprávný postup a za záměrné zamlčování faktů, jež podle nás souvisí s projektem plánované nové obytné zástavby v lokalitě Kuřim-Záhoři pro 5+ tisíc obyvatel (tj. mega-projekt projekt za cca 10 miliard korun), který prosazuje kuřimská radnice ve smlouvou doložené součinnosti se soukromým investorem.

3.10. Není tajemstvím, že hlavní projektant developera pro tento mega-projekt, který se věnuje této lokalitě již prakticky 10 let a současně prakticky 10 let zpracovává územně plánovací dokumentace pro město Kuřim, je Ing. arch. Kynčl, a přitom **táž osoba** je odpovědná za přípravu podkladů pro aktualizaci ZUR JMK a nyní i za vlastní Aktualizaci ZÚR JMK, což je nepochybně **rizikem z hlediska střetu zájmů**. Namítáme, že byl zvolen tento postup.

3.11. Současně namítáme proti tomu, že architektonická kancelář knesl + kyncl architekti sro nebyla vyloučena z výběrového řízení na krajskou územní studii a na zpracování Návrhu Aktualizace ZUR, když existovalo riziko střetu zájmů i tím, že v oddělení územního plánování Odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu s možným přístupem k informacím o obsahu a podmínkách připravované veřejné zakázky byla zaměstnána osoba blízká spolumajiteli architektonická kancelář knesl + kyncl, a to [redacted]

3.12. Náš spolek si nechal autorizovaným dopravním projektantem rozšířit projekt Optimalizované trasy D43, a s tím spojený severní obchvat v Kuřimi. Tento projekt v tomto širším pojetí nově

řeší i mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Kuřim-východ a MÚK Kuřim-Podlesí na zkapacitněné I/43. Navrhované řešení pro MÚK Kuřim-východ je použitelné jak rychlé, efektivní a levné řešení pro současnou dobu, tak i pro napojení severního obchvatu Kuřimi. Neméně podstatnou další výhodou řešení projektu vidíme v tom, že bodové závady na I/43 a napojení na D43 je možné řešit etapovitě. Předkládaný projekt zahrnující komplexní řešení v celém širším území Kuřimi je vypracován tak, aby se minimalizovaly negativní vlivy na obyvatelstvo, a to jak na obytné části jádrového území města Kuřim, tak i na oblasti Kuřim-Podlesí a případnou novou obytnou oblast Kuřim-Záhoří a všechny obce na trase „43". Pro oblast Kuřim Podlesí / Záhoří je na rozdíl od řešení PK Ossendorf navržena kombinace zakryté hlavní trasy I/43 s využitím tvaru terénu v lokalitě a od obytné zástavby odsunutá obslužná okružní křižovatka schopná kvalitně obsloužit celou existující i novou rozvojovou oblast. Tento projekt v plném znění předáváme a požadujeme, aby byl zahrnut do pořizování nyní probíhající Aktualizace ZÚR JMK. Tato konsolidovaná projekční dokumentace zachovává osu trasy komunikace „43" v úseku od dálnice Dl až po MÚK Skalice nad Svitavou z předchozí verze projektu Optimalizované trasy D43, a to včetně MÚK v místě křížení osy trasy „43" s komunikací II/385 (Kuřim — Čebín), tak jak zde byla navržena po stabilizaci trasování obchvatu obce Čebín.

3.13. Z variant v prostoru Chudčice – Veverská Bítýška se nám dlouhodobě jeví vhodnější varianta východní s tunelovým řešením. Tato varianta je optimalizací řešení dle HBH Projekt s.r.o. (05/2005, objednatel JM kraj), kde také bylo navrženo toto tunelové řešení.

V předané projekční dokumentaci je v tomto území navržena další optimalizace, která je označována jako „ekono-varianta", která má kratší mostové řešení a levnější řešení s kombinací krátkého raženého tunelu a návazným hloubeným tunelem / zakrytým zářezem.

Toto požadujeme zahrnout do pořizování Aktualizace ZÚR JMK

3.14. Namítáme, že řešení ve studii PK Ossendorf - „TES Prověření Optimalizované varianty pro ZÚR JMK" 11/2016 (var. B4.7, B4.8) obsahují v této oblasti naopak řešení „neoptimalizované" (a to dokonce i v kontrastu k var. A.2.1 z téže studie.

Na toto neoptimalizované řešení pak nesprávně navazovala krajská územní studie pro aktualizaci ZÚR JMK.

3.15. Připomínáme, že expertní posudky k této územní studii, které tuto studii hodnotí naprosto negativně jako nepoužitelnou pro výběr variant pro komunikaci „43' a jako nepoužitelný podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK. Tyto expertní posudky k Akustické a hlukové části krajské územní studie nepřikládáme, neboť je pořizovatel Aktualizace ZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Předaná dokumentace autorizovaného projektanta Ing. Kalčíka obsahuje technickou zprávu (TZ) specificky zaměřenou na oblast Kuřimi. Je zde doložen dlouhodobý územně-plánovací záměr R43 zde vedený jako severní obchvat Kuřimi – viz územní plán platný od roku 1998 do 01/2015, kdy nabyl účinnosti nový územní plán a kde se místo schváleného koridoru pro realizaci R43 objevily pouze dvě nezávazné územní rezervy a tímto vlastně destruktivním postupem Kuřimi a JM kraje došlo k vytvoření nejistoty jak pro obyvatele, tak i ke zbytečnému zpoždění pro realizaci smysluplné „43".

3.16. V územním plánování nelze přehlížet ani ekonomické souvislosti a navrhovat řešení nehospodárně nákladná. Tato povinnost je orgánem územního plánování stanovena stavebním zákonem, a to ust. § 19 odst. 1 písm. j), které zní: „**Úkolem územního plánování je zejména prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území**"

V technické zprávě je doloženo oficiální stanovisko ŘSD dokládající finanční rozdíl 2.6 miliardy korun ve prospěch severního obchvatu, a to i na základě studie zadané ŘSD a zpracované PK Ossendorf. Jak je doloženo v TZ kopiemi částmi prezentace ŘSD/PK Ossendorf, dokládá se zde několika kritérii jižní obchvat jako nevhodný. Totéž dokládá i veřejně dostupný videozáznam z prezentace ŘSD a PK Ossendorf na zasedání Zastupitelstva Kuřimi.

Je nepochybné, že pro řešení dle Návrhu Aktualizace ZÚR JMK, kde je odkazováno na tunel/tubus/překrytí, by návazný tunel/tubus/překrytí zřejmě musel prodlužovat tunel pod Kuřimskou horou o cca 1 km, což by navýšilo nevýhodnost jižního obchvatu oproti severnímu obchvatu z 2,6 miliard korun na rozdílovou hodnotu blízkou cca 4 miliardám korun.

K tomu lze ještě přičíst náklady v realitě vyvolané prosazováním jižního obchvatu Kuřimi, kdy trasa „43" by musela vést v bystrcké/německé trase, což by dle Návrhu Aktualizace ZÚR JMK vyžadovalo také „tunelové" řešení v Troubsku, Brně-Bosonohách, rozšíření tunelového řešení v Bystrci, tunelové řešení v Brně-Kníničkách a „tunelové" řešení v úseku Malhostovice/Drásov (v prostoru přímého konfliktu se spojeným vírským / březovským vodovodem, na kterém je kriticky závislé celé město Brno). Zde se jedná o cca 10+ miliard korun, tedy ve spojení s více náklady pro jižní obchvat Kuřimi o cca 14+ miliard korun.

Připomínáme, že tyto extrémní náklady je nutné obhájit vzhledem k výše citovanému ust. S 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, a t i ve vztahu k nákladům na Optimalizovanou variantu D43. Toto se nestalo a je to nutné napravit.

3.17. Je nutné doložit, jak bude vyřešen zcela zásadní konflikt mezi existujícím trasováním spojeného vírského / březovského vodovodu v trase německé pro „43" v prostoru Drásova a Malhostovic.

3.18. Je nutné doložit, jak bude vyřešen zásadní konflikt koridoru komunikace 43 v německé trase s lokalitou systému Natura 2000 „EVL Malhostovické kopečky".

3.19. Je nutné doložit, jak bude vyřešen zásadní konflikt koridoru komunikace 43 v německé trase s lokalitou Krkatá Bába u Lubě.

3.20. Pro Optimalizovanou variantu D43 je v platných ZÚR JMK vymezen systém územních rezerv. Pokud se tyto platné ZÚR JMK nyní změnou ZÚR JMK mají změnit, pak je nutné posoudit i možnost převedení této Optimalizované varianty do návrhového koridoru.

3.21. Za výše doložené situace je předávaný projekt Ing. Kalčíka nepochybně nepominutelným podkladem pro Aktualizaci ZÚR JMK a musí být v tomto procesu plně využit.

Podáváme tímto i **podnět** podle S 42 správního řádu

a požadujeme, aby Krajský úřad jako pořizovatel Aktualizace ZÚR JMK k naplnění povinnosti mu dané zákonem, specificky ust. § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona **do 2 měsíců nechal zpracovat ekonomické posouzení nákladů na trasu „43" od dálnice Dl po Lysice, a to jak ve variantě bystrcké/německé + jižní obchvat Kuřimi, tak pro ekono-variantu Optimalizované trasy „43" dle předávané projekční dokumentace.**

Vzhledem k tomu, že reálně vzato pouze varianta Optimalizovaná „43" umožňuje výstavbu „43" v úseku od Kuřimi k dálnici D1 v podélné etapizaci (tj. výstavba poloviny čtyřpruhové komunikace s přípravou na její budoucí rozšíření na plný šířkový profil), požadujeme, aby v tomto ekonomickém hodnocení byla též **zvlášť zhodnocena tato podélná etapizace**.

Vypracované ekonomické hodnocení nám, prosím, neprodleně v kopii předejte.

Vyhodnocení připomínek

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta D.6 byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

K domnělým rizikům z hlediska střetu zájmů se nevyjadřujeme. Nejedná se o připomínky k obsahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Dodáváme, že k domnělému střetu zájmů vydala Česká komora architektů (ČKA) usnesení č. 1/840 ze dne 03.12.2019, ve kterém došla k závěru, že doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. neporušil profesní předpisy ČKA ani jiné platné právní předpisy. Na základě zjištění dozorčí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

K předanému projektu datovanému 06/2019 a k požadavku na jeho zahrnutí do aktualizace ZÚR JMK sdělujeme, že obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Ta jednak popisuje, co se v území změnilo za poslední dva roky, tedy od vydání ZÚR JMK (2016) a je schváleným zadáním pro samotnou aktualizaci tohoto dokumentu.

V souladu s § 19 odst. 1 písm. j) je úkolem územního plánování zejména **prověřovat a vytvářet v území podmínky.** K požadavku na *ekonomické posouzení nákladů na trasu „43"* uvádíme, že ZÚR 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, především ve fázi rozhodování v území. Primárním účelem „43" má být řešení nikoliv ekonomických, nýbrž dopravních problémů Jihomoravského kraje (viz. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017, který odmítl žalobu na ZÚR JMK 2016).

Doplňujeme, že investorem stavby „43" je stát, resp. ministerstvo dopravy.

Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedlo:

cit.: „*Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.*

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice", která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme."

Dotčení lokality Natura 2000 –EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.3. *Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu* jsou popsány nejvýznamnější zásahy s potenciálně významným negativním vlivem (-2), které byly identifikovány u záměrů nových dopravních staveb, a to u záměru nové komunikace č. 43 Kuřim – Lysice (DS41-A, DS41-B), kde je koridor veden přes PP Krkatá Bába. Záměr je možno realizovat pouze za předpokladu navrženého technického řešení minimalizující vliv na ZCHÚ, a to přemostění.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41 – *Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění*. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.15. Spolek za lepší životní prostředí, z.s. / 227 177 157

Poř. číslo	**V 14**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159010/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek za lepší životní prostředí, z.s. / 227 177 157			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Hana Přibylová, předsedkyně			
		Adresa / sídlo		Sudice 38, 680 01 Sudice			

Připomínka / Připomínky

Věcně shodné připomínky k návrhu A č.1 ZÚR a jejich zdůvodnění.

1. Požadujeme k návrhu Ač.1 ZÚR JMK znova a plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43 – silnice 43 jako celek od D1 po severní hranici JMK, a to ve všech známých variantách. Úplné posouzení musí být v odůvodnění návrhu Ač.1 ZÚR JMK (včetně SEA a HIA) doloženo.
2. V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 (DS02, DS03) požadujeme v A č.1 ZÚR JMK zcela vypustit a dopravní obslužnost v úseku DS03 požadujeme řešit modernizací silničních sítí I., II. a II. třídy s vytvořením obchvatů. A do budoucna vyloučit území malé Hané z TEN-T.
3. Z návrhu A č.1 ZÚR JMK požadujeme vypustit trasování vysokotlakého plynovodu TEP05 (Kralice-Bezměrov) v katastrálním území Sudice.

Odůvodnění:

Posouzení návrhu A č.1 ZÚR JMK – koridor komunikace D43-silnice 43 musí být ve smyslu stanoviska MŽP z r. 2016 k návrhu ZÚR JMK provedeno pro celou tuto navrhovanou komunikace jako celek, tedy musí zahrnout celý, opravdu celý, úsek JMK od jeho severní hranice až po D1.

D43 – silnice 43 v návrhu A č.1 ZÚR JMK jako součást TEN-T tj. komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní i osobní dopravu. Masivní zavlékání dálkové tranzitní dopravy do současné doby nezatížené a dopravou znečištěné oblasti je nezodpovědné a pokud v dané oblasti je mimořádně nízká intenzita dopravy, obzvláště alarmující, týká se především území DS03.

Obec Sudice je zásobená plynem ze středotlakého plynovodu, který je veden středem katastrálního území Sudice, ve vzdálenosti cca max. 60 m od nejbližší zástavby. Koridor TEP05 je veden s tímto rovnoběžně – jeho okrajová hranice je jen cca 40-50 m vzdálen. Považujeme toto z bezpečnostního hlediska za velmi rizikové. Koridor pro TEP05 v šířce 320 m, v jeho délce přes k. ú. Sudice cca 2 km je cca 330 ha, je výměra koridoru zanedbatelná? Pro vlastníky, jejichž vlastnická práva jsou tímto omezená, určitě ne.

Vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o měně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno 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 souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.

Záměr VTL plynovod Kralice – Bezměrov TEP05 vymezený v ZÚR JMK 2016 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr TEP05 zůstává v ZÚR JMK 2016 beze změn. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah.

Jedná se o záměr republikového významu vymezený v PÚR ČR. PÚR ČR je pro pořizování ZÚR JMK závazná.

Upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci VTL. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.16. Spolek Obchvat, z.s. / 266 06 119

Poř. číslo	**V 15**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159133/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Obchvat, z.s. / 266 06 119			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Mgr. Lenka Poláková, předsedkyně			
		Adresa / sídlo		Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo			

Připomínka / Připomínky

1. Požadovali jsme v Aktualizaci ZÚR JMK prověřit a plnohodnotně posoudit situaci ve Znojmě. **V ZÚR JMK je nevhodně vymezen koridor S8 nazvaný obchvat Znojma**. Tato státem sledovaná komunikace zavádí dopravu do příměstských částí města v ještě větší míře než doposud, zamezuje růstu města v jeho jihovýchodní části, potýká se s problémy v prostoru mezi letištěm a Naturou 2000. Již nyní překračované limity prašnosti a hlučnosti by byly mnohonásobně překračovány po dokončení této komunikace, jak dokazuje na straně 17 Rozptylová studie vypracovaná HBH Projektem s. r. o. pro Napojení silnice II/413 na silnici I/38 v dubnu 2018. Silniční komunikace pro těžkou automobilovou dopravu budovanou jen cca 4 km od středu města nemůže v tak malé vzdálenosti zamezit těžkému znečištění drobnými částicemi PM10, PM2,5 a dalšími, ba naopak nutně musí dojít k jejich nárůstu.
Znovu požadujeme zapracovat do Aktualizace ZÚR JMK koridor velkého obchvatu vypracovaný Ing. Jiřím Kalčíkem, který má JMK k dispozici již od listopadu roku 2015 a který plně vyhovuje veškerým potřebám Znojma a okolí i těžké automobilové dopravě.

2. **Požadujeme, aby přeložka I/38, tzv. obchvat Znojma byla překlasifikována na městskou silnici a ukončena kruhovým objezdem v místech styku se silnicí 11/413, Suchohrdelská.**
   Po posouzení všech souvislostí a dopadů je naprosto zřejmé, že komunikace tzv. obchvatu Znojma je již nyní pouze vnitroaglomerační komunikací a z toho důvodu je žádoucí ji takto nadále sledovat a v ZÚR JMK aktualizovat současné vedení jako městskou silnici. Město Znojmo a okolí je vnímáno jako soudržná metropolitní aglomerace skládající se z několika částí, z nichž některé jsou dnes připojeny k jádru Znojma (Přímětice, Kasárna, Oblekovice, Načeratice...) Další si sice zachovávají svoji identitu a samosprávné orgány, ale z širšího pohledu je jasné, že jde o znojemskou metropolitní oblast a tím se stává budovaná komunikace komunikací vnitroareálovou. PÚR ČR správně vymezila koridor Liberec, Praha, Havlíčkův Brod, Jihlava, Znojmo, Vídeň, neboť tento koridor je nejpřímější a nejkratší. Je rovněž správné oddělení tranzitní dopravy vzhledem k metropolitní aglomeraci od dopravy cílové, zdrojové a vnitroareálové.
   To vše jsou důvody vedoucí k požadavku zahrnutí budované komunikace — přeložka I/38 (budoucí S8) jako komunikaci vnitroareálovou (městskou silnici).
3. Požadujeme nové zpracování rozptylové a akustické studie nestrannými odborníky podle nejnovějších metod.

Vyhodnocení připomínek

Záměr kapacitní silnice I/38 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.17. [redacted]

Poř. číslo	**V 16**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159239/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

1. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyčíslena a zohledněna nejistota v rámci rozptylové studie. Vyhodnocení se děje pod úrovní nejistoty dat na základě výpočetního šumu. Požaduji nápravu podkladu.**
   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

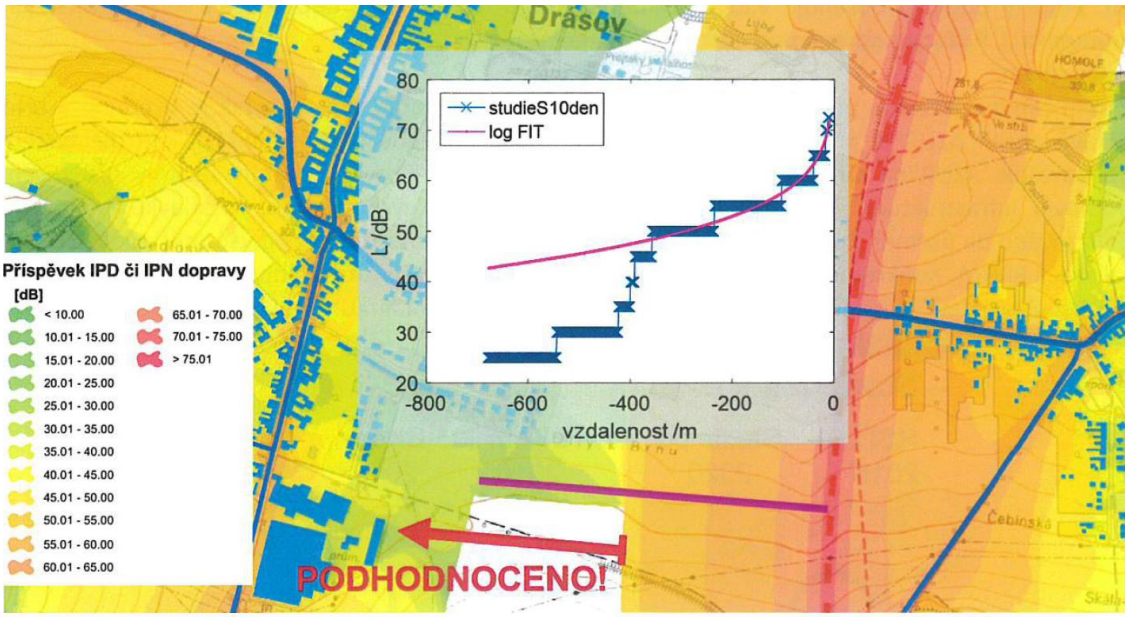
   U rozptylové studie lze očekávat nejistotu minimálně ve stejné úrovni jako u dopravního modelování. Ani při uvažování nejistoty 10 % nelze dospět k závěrům, které studie učinila. Dle poklesu imisního zatížení není možné vybrat nejvýhodnější variantu, protože hodnoty se od sebe neliší o více než 8 %. Obdobně u významného poklesu. Nárůst imisního zatížení však jasně ukazuje že SIO způsobí takřka dvojnásobnou zátěž oproti nejšetrnější variantě, kterou je D6.
2. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, dopravní model neodpovídá skutečnosti a značně se odchyluje od výchozích dat – sčítání ŘSD 2016. Požaduji opravu podkladu.**
   Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je ve stavu OO 2020 na Staré dálnici uvedena celková intenzita 12 300 oproti výchozímu stavu dle ŘSD 2016, kdy je uvedena intenzita 12 832 vozidel za den. Při současném vývoji dopravy není za 4 roky pokles 532 vozidel reálný.

3. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, vyhodnocení variant dle hlukové studie je provedeno pouze na základě simulace do 400 m od komunikace. Při posuzování vlivu hluku z takovéhoto liniového zdroje je vzdálenost 400 m nedostačující a penalizuje šetrnější a varianty.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Je uvedeno, že 400 m je dostatečná vzdálenost pro posouzení překročení hlukových limitů. S tím lze s výhradami souhlasit, ale vyhodnocení v hlukové studii neprobíhalo na základě překročení limitů, ale na základě počtu obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu! Tím pádem je vzdálenost 400 m nedostačující, protože od liniových staveb tohoto typu se uplatňuje hluk do vzdálenosti několika km.
4. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková část územní studie je započítána dvakrát. Požaduji nápravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie obsahuje zásadní vady, nejsou závěry relevantní. Hluková studie, je ale v rámci hodnocení variant započítána dvakrát: jednou jako hluková a rozptylová studie a podruhé v části posouzení vlivu na životní prostředí.
5. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvádí přesnost modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V dané studii je uvedeno, že chyba dopravního modelování je více než 10%. Pro posouzení věrohodnosti dat je potřeba konkretizovat nejistotu, tedy uvést horní mez chyby. Nehledě na to, že vlastní chybu je potřeba definovat pro vstupní data a následně také pro vlastní model. Bez uvedení těchto chyb jsou zveřejněná data studie nevěrohodná a bezcenná.
6. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá nereálnou dopravní síť. Požaduji opravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno

v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'I Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou v rámci jednotlivých variant simulovaná určitá dopravní řešení. Skutečně navržená dopravní řešení ovšem v klíčových oblastech neodpovídají simulované dopravní síti. Dle návrhu jsou do sítě zařazeny sjezdy a nájezdy v místech, kde při realizaci dané varianty nebudou či naopak. Díky domu došlo k nezanedbatelné změně toku proudu, špatným závěrům s důsledky také do navazujících částí studie např. pro posouzení překročení hygienických limitů.

7. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, hluková část územní studie špatně započítává oblasti vzdálenější než 400 m od komunikací**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou data hluku simulována pouze do vzdálenosti 400 m, konkrétně je uvedeno „výsledky jsou platné pouze do 400 m od komunikace". U liniového zdroje ovšem nedochází v oblasti nad 400 m ke skokovému poklesu hluku, ale pokles je dán teorií. Vzdálenější oblasti od dominantního zdroje hluku jsou při jeho neuvažování špatně započítány do oblastí, kde dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035.
   Omezením simulace na 400 m pak došlo k penalizaci šetrnějších variant a vylepšení nešetrných variant. Tato vada způsobila ve fázi výběru z 16 variant zcela vadný výběr variant, kdy jsou nejvíce zatěžující varianty prohlášeny za nejlepší. Špatné vyčíslení oblastí, kde dojde ke snížení či zvýšení hlukové zátěže je tak zásadní, že zcela obrací závěry této části studie.



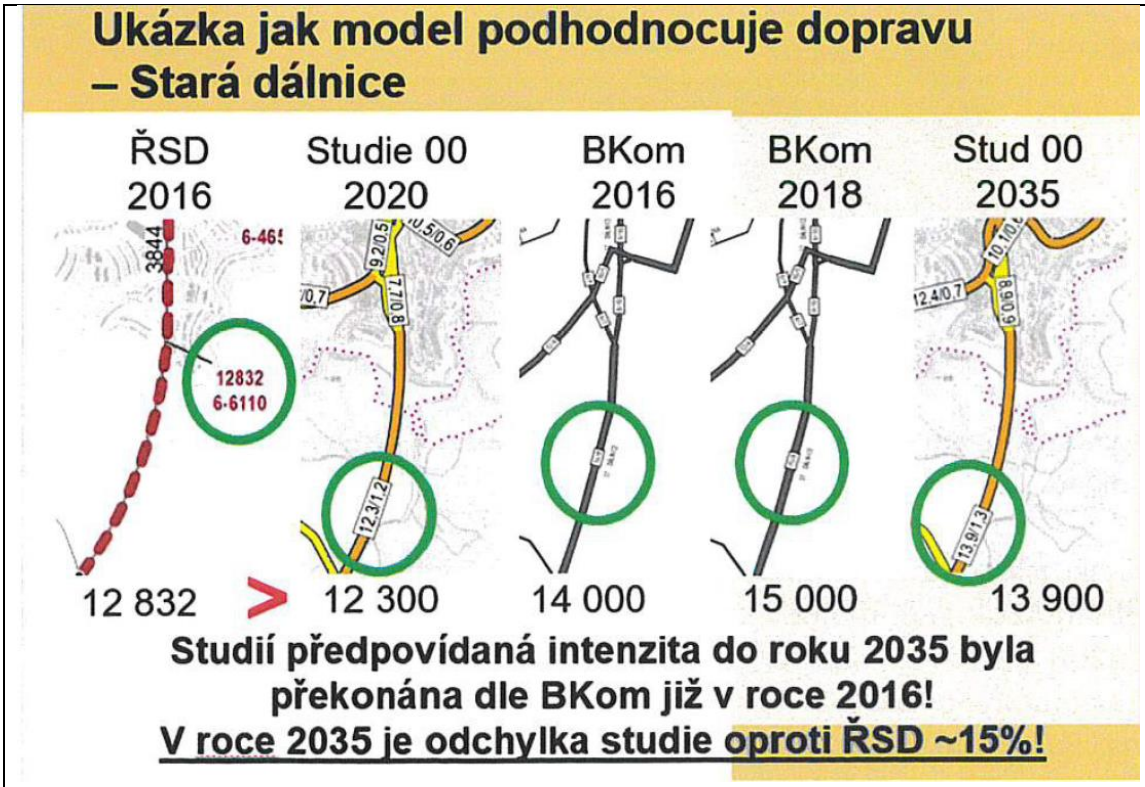
8. **Posouzení variant územní studií není provedeno pouze v dotčené oblasti, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**
   Odůvodnění:

Obsah Návrhu Aktualizace ZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Jako zásadní vadu studie upozorňuji, že oblast severozápadu Brna je studií označena za nezávislou na ostatních segmentech.

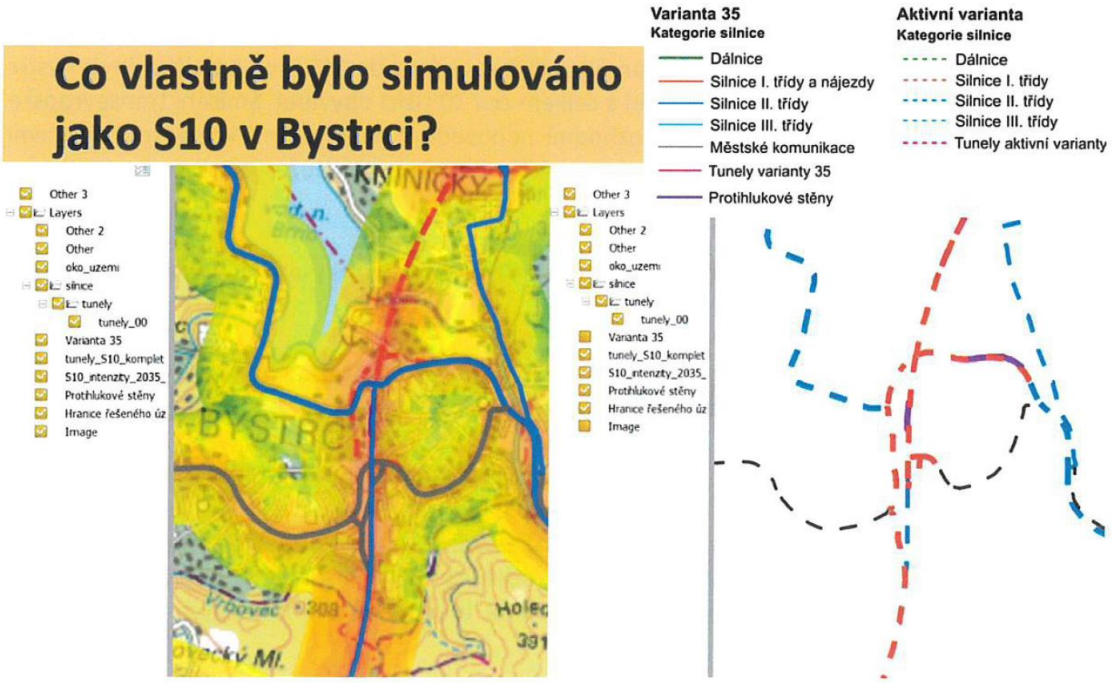
Přesto jsou při posuzování trasování v oblasti severozápadu Brna započítávány příspěvky z ostatních segmentů. Toto by nevadilo, pokud by všechny varianty byly mimo SZ Brna shodné, ale v opačném případě je tímto vnášen do vyhodnocení nezanedbatelný vliv ostatních segmentů. Jako příklad lze poukázat na varianty D2 a D4, které se liší převážně JZ tangentou a v SZ oblasti jsou zcela totožné. Tyto varianty jsou z hlediska poklesu rozptylu hodnoceny studií jako nejlepší (D2) a nejhorší (D4) ze všech variant. Tím je prokázáno, že šumy z okolních segmentů znemožňují posouzení vlivu trasování v dotčené SZ oblasti Brna.

9. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie má nekompletní metodiku hlukové studie. Požaduji doplnění podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V části E1 hluková studie je uvedeno cituji: „V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže jednotlivých dopravních modelů a reálně naměřených hodnot akustické situace se po kalibraci liší do rozmezí ±2 dB.” Jakým konkrétním způsobem byly rastry upraveny, není uvedeno.
10. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie podhodnocuje dopravu na většině místních komunikací. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.** Odůvodnění: Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie se uvedené intenzity liší od vstupních dat ŘSD, ale také dat BKOM. Konkrétně na komunikaci Stará dálnice byla intenzita předpovídaná studií do roku 2035 (nulový stav) překonána dle BKOM ještě dva roky před vydáním Územní studie.



11. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková a rozptylová část územní studie doporučuje špatné varianty. Požaduji nápravu podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Je evidentní rozpor ve vyhodnocení, kdy varianta S4 nebyla společně za hlukovou a rozptylovou studii doporučena, zatímco SI ano. Varianta S4 ovšem překonává variantu SI ve 4 z 5 posuzovaných oblastí tzn. Rozptyl nárůst, rozptyl pokles, hluk nárůst a hluk pokles. Obdobný rozpor lze nalézt i pro nejšetrnější variantu D6, která nebyla doporučena.
12. **V návrhu není zahrnut koridor Boskovickou brázdou a Optimalizovaná varianta.**
    Odůvodnění:
    Vzhledem k tomu, že procesně nebyla Optimalizovaná varianta projednána a byla zamítnuta na základě vadně zpracované územní studie, měla by být tato varianta zahrnuta do projednání v rámci návrhu AZÚR.
13. **Použitý podklad obsahuje vady, grafická data nejsou v souladu s textem. Požaduji nápravu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

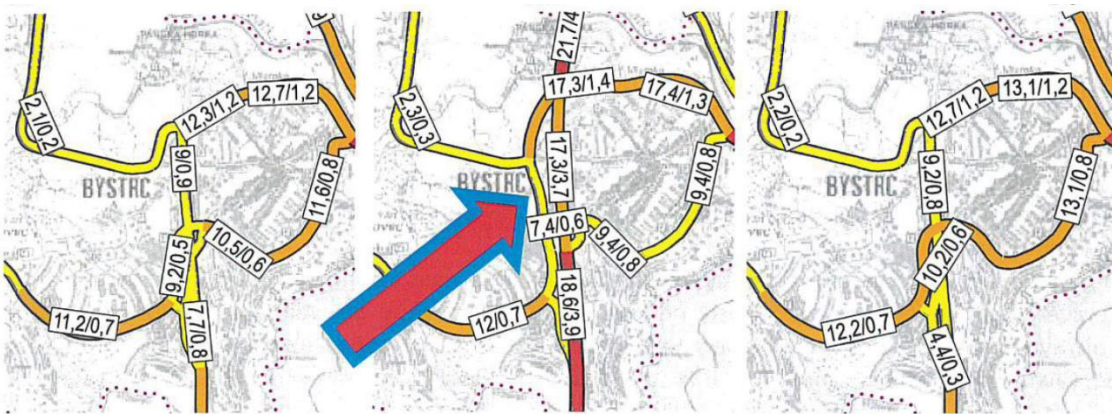
V rámci mapových podkladů hlukové studie jsou vyznačeny komunikace aktivní varianty. Konkrétně pro variantu SIO mapový podklad hluková studie kraj, ale plánovaná silnice I. třídy zahýbá ze stopy Staré dálnice na ulici Kubíčkova a dále pokračuje po ulici Páteřní. Komunikace Páteřní není komunikací I. třídy!



14. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, intenzity dopravního modelování dle územní studie jsou nevěrohodné. Požaduji opravení podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Celková intenzita na Staré dálnici ve variantě SIO v roce 2035 uváděná studií jako 24 tisíc vozidel je oproti studii zhotovené ve stejném roce a autorem zapojeným do realizace územní studie zcela odlišná oproti studii D43 Bořitov — Staré město — D35, kde je při realizaci komunikace 43 v Hitlerově stopě s jižním obchvatem Kuřimi uváděno na Staré dálnici 34 tisíc vozidel v roce 2040. Takto závratný rozdíl v řádu 30% jasně ukazuje nevěrohodnost závěrů dopravního modelování provedeného v územní studii.
15. **Územní studie je nepřezkoumatelná, závěry jsou nevěrohodné, není uvedena metodika zpracování, což jsou zásadní vady použitého podkladu. Požaduji doplnění.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. V rámci studie není uvedena metodika zpracování dat. Postupy nejsou přesně popsány např. je uvedeno, že jsou použity vhodné funkce excelu, bez dalšího popisu, či

zveřejnění daného souboru. Nemožnost transparentního ověření činní závěry studie nevěrohodnými.

16. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole Obyvatelstvo a lidské zdraví uvedeno: „Uplatněním ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a snížení imisní a hlukové zátěže v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti." Uvedené tvrzení není pravdivé.**
    Odůvodnění:
    Veškerá tranzitní doprava bude při realizaci záměru AZÚR zavedena do MČ Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy, což je obytná zástavba sídel s celkem cca 30 tisíci obyvatel. Smísení transevropské tranzitní dopravy s aglomerační dopravou rozhodně nepovede v dané oblasti ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Zavlečení tranzitní dopravy do zmíněných oblastí pak nemůže vést k snížení imisní a hlukové zátěže.
17. **Koridor DS-40A v a pod jižní části KÚ Bystrc není dostatečně široký pro umístění komunikace „43" a ochranného pásma.**
18. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, je podhodnocen vliv těžké transevropské tranzitní dopravy komunikace zařazené do TEN-T. Požaduji doplnění podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie není provedena žádná analýza nárůstu těžké tranzitní dopravy plynoucí z napojení na TEN-T. Toto podhodnocení pak ovlivňuje výsledky dopravního modelování a všech navazujících částí studie.
19. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvažuje stejné nyní existující místní komunikace a účelově je přidává do průtahových variant, jako jsou D3 a SIO. Požaduji opravení podkladu a všech jeho navazujících částí.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. Tuto chybu lze demonstrovat například na komunikaci Páteřní, kde pro varianty S10 a D3 je uvažována, ale pro nulový stav a variantu D6 uvažována není.



20. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém územní metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno neposuzuje finanční náročnost variant. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZUR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je technicky špatně posuzováno 16 variant, ale není posuzována finanční náročnost variant ani formou hrubého odhadu. Ekonomický aspekt je důležitý z hlediska realizovatelnosti.

21. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková studie obsahuje rozpor s uplatněním nejistoty**. **Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci metodiky hlukové studie je uvedeno, že data mají charakter maximální možné hodnoty a výsledky získané z takto zadaného výpočetního modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace a příslušná nejistota je již uplatněna a není relevantní s ní dále pracovat. Toto ovšem není pravda. Data nemají uváděný charakter maximální možné hodnoty. Do hlukové studie vstupující intenzity dopravního modelu jsou zatíženy nejistotou, takže do hlukové studie nevstupují maximální možné hodnoty. Navíc je zde problém se simulací pouze ve vzdálenosti do 400 m od komunikace, takže ani zde se nejedná o maximální možné vstupní hodnoty. Dále lze poukázat na problém „sešívání”. Autoři z dnešní době nepochopitelného důvodu simulovali oblast po segmentech. Tyto segmenty s určitým překryvem pak neznámým algoritmem spojily. Toto spojení vykazuje např. v Bystrci ulici Píškova chybnou skokovou změnu hluku v řádu 20 dB. Věrohodnost hlukové studie je tedy nulová.
22. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro rozptylovou studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.
23. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro hlukovou studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.
24. **Posouzení variant není z hlediska dopravně-urbanistického objektivní, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**
    Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na 'l Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Územní studie uvádí: „Porovnání se od sebe odlišují také základním principem vyhodnocení, kde vedle sebe stojí přesné číselné hodnocení části zabývající se životním prostředím a vlivem na obyvatele a slovní hodnocení dopravně-urbanistické, které nemá stanovené hodnoticí parametry”. Pokud něco nemá stanovené hodnotící parametry, nejedná se o objektivní hodnocení. Volba variant je závadná, u zvolených variant není věrohodně a kvantifikovatelně doloženo proč jsou nejlepší.

25. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole ovzduší uvedeno, že záměry jsou v rámci AZÚR navrženy tak, aby přinesly snížení dopravní a následně i imisní zátěže obytné zástavby. Uvedené tvrzení není pravdivé.**

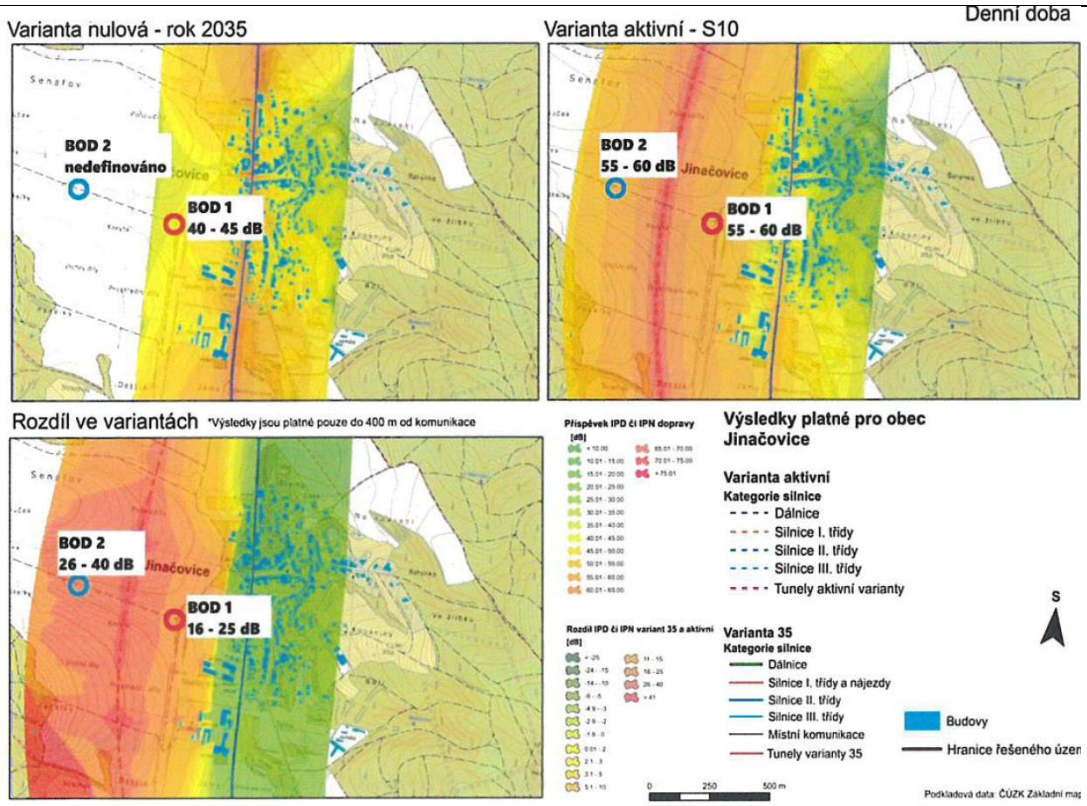
    Odůvodnění:

    V oblasti Brno-západ dojde při realizaci záměru k výraznému nárůstu dopravy v oblastech Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy. K významnému nárůstu dojde také v jednotlivých kategoriích a s ohledem na zařazení komunikace 43 do TEN-T dojde k velmi výraznému nárůstu u těžké dopravy. Tímto dojde ke zhoršení situace v MČ Brno s celkem zhruba 30 tisíci obyvatel. Na komunikaci Stará dálnice bylo dle sčítání ŘSD v roce 2016 naměřeno 12 832 vozidel za den, v rámci ÚS je do roku 2035 v nulové variantě predikováno 13 900 vozidel. Při realizaci záměru AZÚR je predikováno 23 900 vozidel za den a dle studie Bořitov dokonce 34 000 vozidel za den. Toto výrazné navýšení 0 10 až 20 tisíc vozidel za den rozhodně nelze považovat za snížení dopravní zátěže obytné zástavby.

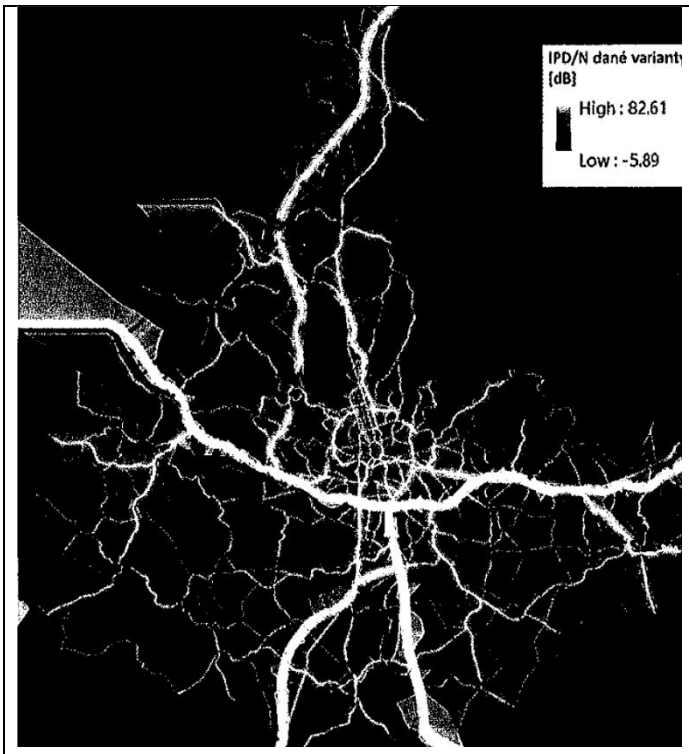
26. **Hluková část územní studie vyhodnocuje nevěrohodná a nezveřejněná data, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu stavu.**

    Odůvodnění:

    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou použita výpočty nepodložená a nezveřejněná data. Toto tvrzení lze doložit ukázkou hlukové studie z oblasti Jinačovic pro variantu SIO a denní dobu. Zde nelze v bodě 2 stanovit rozdíl ve variantách, protože v nulové variantě roku 2035 nejsou data v bodě 2 definována. Zpracovatel prokázal, že se pro bod 2 jedná o extrapolaci dat mimo oblast výpočetních bodů. Tato data nelze tedy v souladu s technickou praxí akceptovat jako věrohodná data. Provedení hlukové studie je tedy věcně závadné.



27. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není vyhodnocena nejistota vstupních dat ani celková nejistota dopravního modelování. Je pouze uvedeno, že reálná data se mohou lišit o více než 10 %. Toto není přijatelné vyčíslení nejistoty.
28. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie využívá extrapolace hlukových dat. Požaduji opravení podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. Dle metodického postupu zpracování HS je uvedeno, že data byla mezi výpočtovými body interpolována, avšak mimo oblasti těchto bodů byla stejným způsobem extrapolována, což je nepřesné a technicky nepřípustné, obzvláště na uvedený obrázek demonstrující, jak moc extrapolace mimo výpočetní body selhává.



29. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová a hluková část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**

Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".

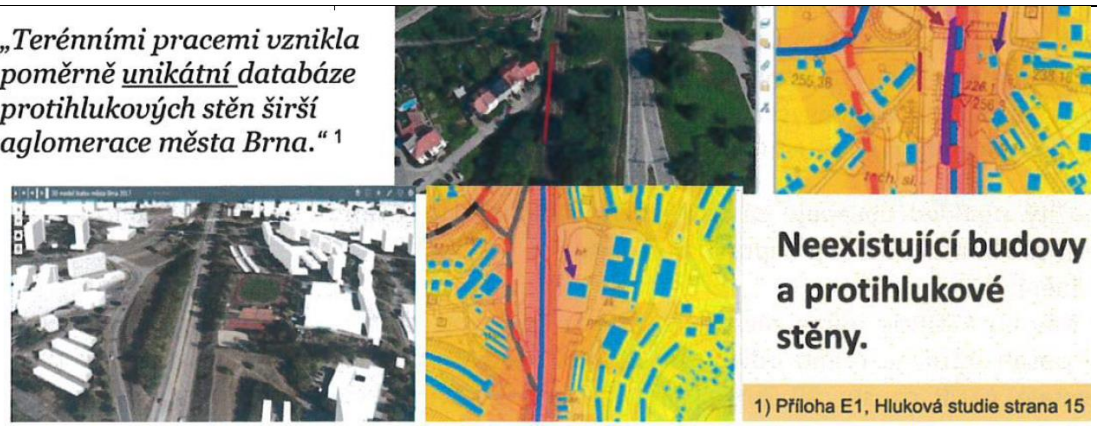
V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro společné vyhodnocení rozptylové a hlukové studie. V rámci jednotlivých doporučených variant dle hlukové a rozptylové studie byly následně vybrány doporučené varianty společně za tyto dvě oblasti bez známého a kvantifikovatelného kritéria. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.

30. **Použitý podklad obsahuje vady, grafická data jsou v rozporu se skutečností. Požaduji nápravu.**

Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

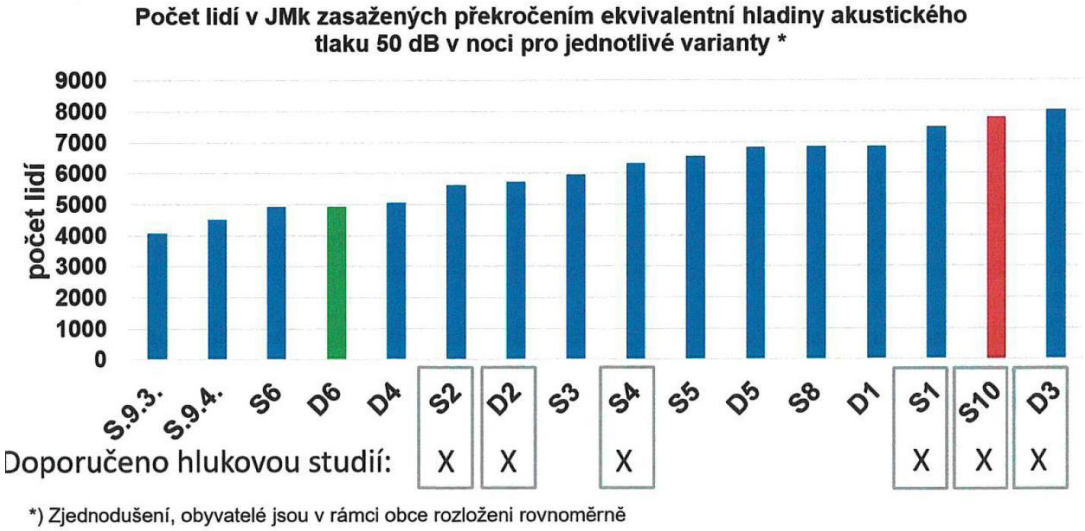
V rámci hlukové studie jsou v podkladech zaneseny desítky objektů v rozporu se skutečností. Konkrétně lze poukázat na budovu na hřišti při škole Laštůvkova, nebo neexistující protihlukovou stěnu vedle ulice Páteřní (v dané oblasti se nachází protihluková stěna, ale 0 50 metrů jinde a 3x kratší, než je dle podkladů studie).



31. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není provedena/zveřejněna validace dopravního modelu v rozporu s certifikovanou metodikou. Požaduji nápravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Uzemní studie. Dopravní model je zjednodušenou reprezentací části reálného světa. Dopravní model by měl být kalibrován dle empiricky naměřených údajů. Dále by měla proběhnout validace, tzn. testování, zda poskytuje relevantní výsledky vzhledem ke skutečnosti. Testování se provádí oproti nezávisle získané množině dat (např. měřené intenzity dopravy). Přičemž data použitá pro validaci by měla být jiná než data použitá pro kalibraci. Výsledky validace jsou kritériem kvality modelu a jako takové by měly být transparentně předloženy uživateli. Modelování dle Územní studie nic takového neobsahuje a nelze tedy považovat za věrohodný ani model ani navazující části studie.
32. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, do vyhodnocení není započtena nejistota dopravního modelování. Požaduji opravení podkladu**.
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není správně vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Varianty jsou posuzovány i s ohledem na úsporu jednotlivých variant, tzn. rozdíl celkové denní intenzity aktivní varianty oproti variantě nulové, obojí v roce 2035. Při zahrnutí nejistot zjistíme, že pro všechny varianty je úspora v klíčových oblastech zatížena relativní chybou více než 100 %. Vyhodnocení variant na základě úspory bez zohlednění nejistoty je zcela nevěrohodné a náhodné.
33. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není transparentně uvedena metodika dopravního modelování a data do modelování vstupující. Požaduji doplnění podkladu**.
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde

dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Nejsou doložena vstupní data vstupující do dopravního modelování mimo data sčítání ŘSD 2016. Stejně tak metodika neuvádí konkrétní koeficienty pro navýšení celkové intenzity dopravy. Například lze poukázat na neznámé navýšení celkové intenzity dopravy modelu uvažujícího výchozí stav v roce 2020 tedy dokončení zkapacitnění VMO komunikace Žabovřeská.

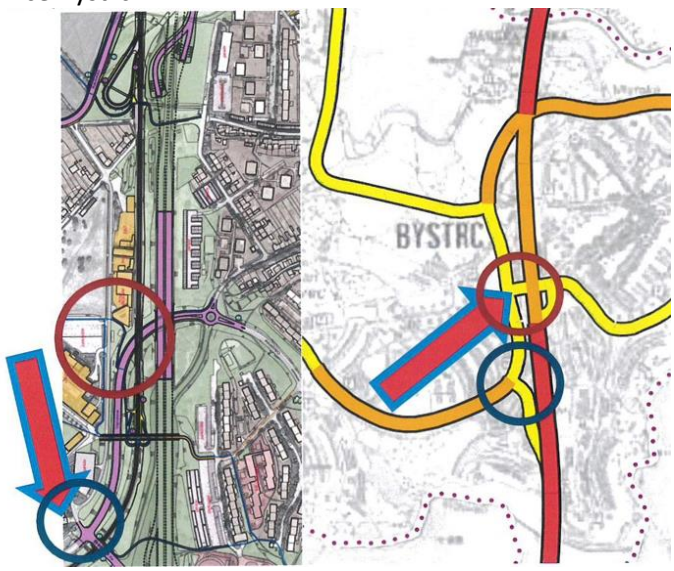
34. **Použitý podklad obsahuje zásadní vadu, hluková část územní studie nehodnotí překročení hygienických limitů. Požaduji nápravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie je vyhodnocován pokles ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035, nikoli legislativně závazné překročení hygienických limitů. Při použití dat hlukové studie procenta území sloupec „Zhoršení” se ukazuje, že studií doporučené varianty jsou variantami nejhoršími.



*) Zjednodušení, obyvatelé jsou v rámci obce rozloženi rovnoměrně

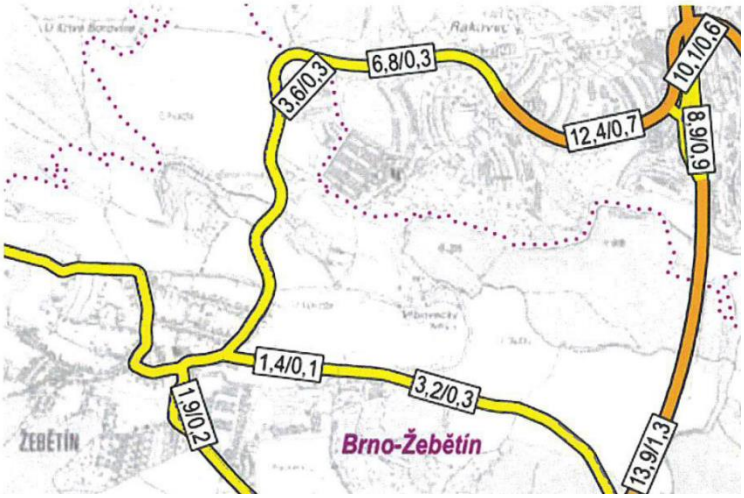
35. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie účelově mění pro některé varianty dopravní řešení. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování není pro nulovou variantu uvažována komunikace Páteřní. Pro variantu SIO je tato komunikace uvažována, a navíc je špatně napojena na komunikaci Vejrostova 0 350 metrů jinde. Současné řešení napojení Páteřní je realizováno přes komunikaci Kubíčkova. Dopravní

řešení dle modelu varianta SIO není uvedeno ani v textové části, ani v návrhu průchodu silnice Bystrcí.

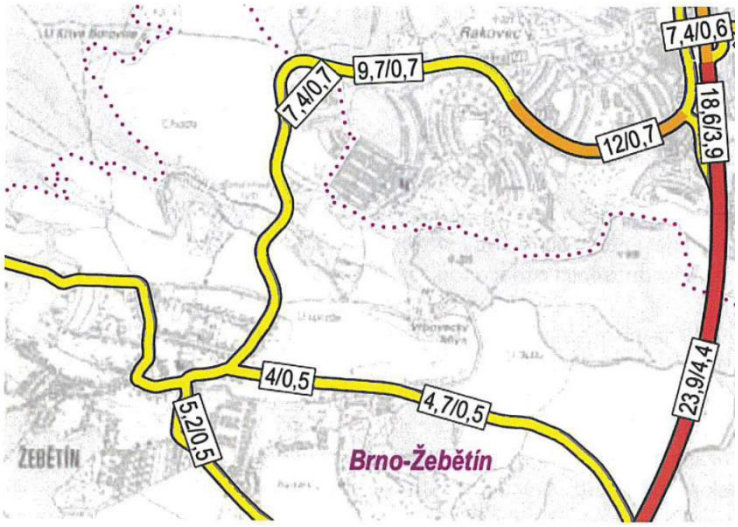


36. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá pro výpočty hlukové zátěže v noční a denní době neuvažuje kategorie a třídy pozemní komunikace a nerozlišuje, zda je posuzována silnice I. třídy mezinárodní silnicí označenou zkratkou „E". Požaduji opravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou výpočty hlukové zátěže vytvořeny pro denní i noční dobu. Avšak při přepočtu z celkových intenzit dopravy během 24 hodin nebyla zohledněna třída a kategorie komunikace, přestože např. dle Manuálu ŘSD pro výpočet hluku z automobilové dopravy je tento přístup znám minimálně od roku 2011.
37. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie obsahuje nevysvětlitelné změny v celkových intenzitách. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování je pro komunikaci Hostislavova uvedena v nulovém stavu 2035 celková intenzita 3,6 tisíc vozidel/den. Pro variantu SIO je to pak 7,4 tisíc vozidel/den. Zatímco na komunikaci Vejrostova je uvedeno 12,4 tisíc vozidel/den pro nulovou variantu a 12 tisíc vozidel pro variantu SIO. Vzhledem k tomu, že mezi těmito úseky není napojena žádná jiná komunikace, je potřeba vysvětlit zdvojnásobení intenzity na komunikaci Hostislavova pro variantu S10.

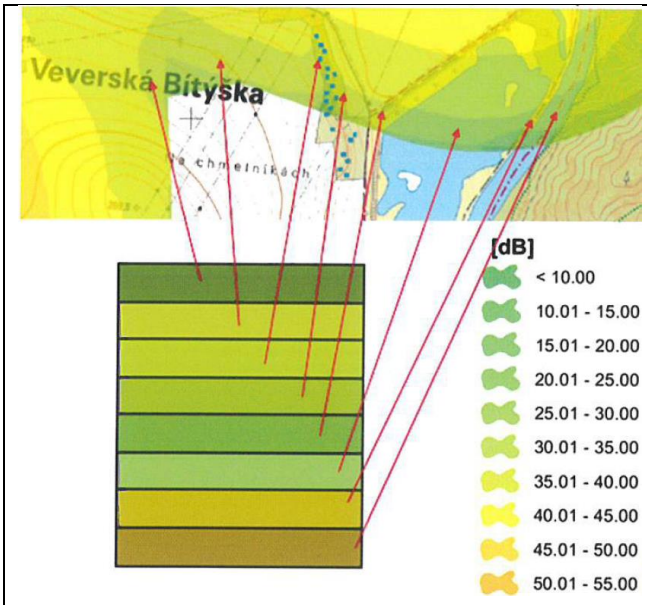
00 2035:



S10 2035:



38. **Použitý podklad obsahuje vady, z kartogramů hlukové studie není možné odečíst hodnotu. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. K barvě označující konkrétní hladinu hluku je neoddělitelně přičtena barva mapového podkladu. Díky tomu nelze z kartogramů odečíst přesnou hodnotu. Barva konkrétní hladiny hluku tedy bude mít v kartogramu různou barvu v závislosti, zda budeme nad vodou, lesem či polem.



Vyhodnocení připomínek 1. až 5., 7. až 11., 13. až 15., 18., 19., 21. až 24., 26. až 30., 32., 34., 36., 38.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení. V příloze vyhodnocení je rovněž reagováno na prezentaci Ing. Škarvady a připomínky uvedené v tomto podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Navržené dopravní řešení v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK plně odpovídá zpracovaným dopravním modelům v Územní studii JMK, a to v toleranci navržených měřítek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 12.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Ze strany dotčených orgánů ani Zastupitelstva JMK nebyl uplatněn požadavek na zapracování dalších variant.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 16.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně

najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny podkladové dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17.

Návrh aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje koridor pro umístění záměru D43-I/43. Dotčený orgán, kterým je ministerstvo dopravy neměl k vymezení koridoru (jeho šířce) žádné připomínky. Dodáváme, že koridory pro záměry se nevymezují včetně ochranného pásma komunikace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 20.

Finanční náročnost variant nebyla předmětem zakázky ÚS JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 25.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní

vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 31.

Validace/kontrola modelu je realizována průběžně, a to na základě skutečných sčítání dopravního proudu. Veškeré modelové stavy byly zpracovány na základě posledního celostátního sčítání dopravy v r. 2016. Tento dopravní model je aktuálně používaný všemi dotčenými orgány a organizacemi pro potřeby přípravy dopravní infrastruktury (např. MD ČR, ŘSD ČR …)

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 33.

Metodika výpočtu a výhledové koeficienty jsou popsány v textové části – zprávě u vlastního modelování dopravy. Z hlediska uvedené stavby VMO Žabovřeská je tato stavba uvažována jako zrealizovaná v modelu 2020+ neboť příprava a realizace stavby je v takovém stavu, kdy lze predikovat dokončení do r. 2023. Tedy v době účinnosti modelových stavů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 35.

Model varianty S10 plně odpovídá dopravnímu schématu varianty v Územní studii JMK. Zde existuje tzv. „nová ulice Páteřní“ s přímým napojením do ulice Odbojářské. Stará část ulice Páteřní je napojena z ulice Kubíčkovy a tvoří „slepou kapsu“ s jedním vjezdem a výjezdem. Komunikace tohoto typu jsou mimo rozlišovací schopnost vyjádření intenzit v síti JMK, byť se některé ve vlastním modelu vyskytují. Uvedený obrázek (urbanistický doprovod) představuje jiné řešení – neodpovídá výše uvedenému modelovému stavu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 37.

Chování dopravního proudu – tedy změny uvedených modelových stavů lze vysvětlit změnou dopravního napojení dotčeného území jak na novou trasu „43“ tak na město Brno. Nelze z modelu vytrhávat jednu část komunikace či území, ale změny je nutno vztahovat k širšímu území. Předpokládané intenzity v uvedeném případě nemají navíc zásadní vliv celkovou dopravní situaci na území Jihomoravského kraje a Města Brna.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.18. Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s.

Poř. číslo	**V 17**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK159244/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s.			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Pavel Škarvada, Ph.D., předseda			
		Adresa / sídlo		Laštůvkova 25, 635 00 Brno			

Připomínky

1. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyčíslena a zohledněna nejistota v rámci rozptylové studie. Vyhodnocení se děje pod úrovní nejistoty dat na základě výpočetního šumu. Požaduji nápravu podkladu.**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

   U rozptylové studie lze očekávat nejistotu minimálně ve stejné úrovni jako u dopravního modelování. Ani při uvažování nejistoty 10 % nelze dospět k závěrům, které studie učinila. Dle poklesu imisního zatížení není možné vybrat nejvýhodnější variantu, protože hodnoty se od sebe neliší o více než 8 %. Obdobně u významného poklesu. Nárůst imisního zatížení však jasně ukazuje že SIO způsobí takřka dvojnásobnou zátěž oproti nejšetrnější variantě, kterou je D6.

2. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, dopravní model neodpovídá skutečnosti a značně se odchyluje od výchozích dat – sčítání ŘSD 2016. Požaduji opravu podkladu.**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je ve stavu OO 2020 na Staré

dálnici uvedena celková intenzita 12 300 oproti výchozímu stavu dle ŘSD 2016, kdy je uvedena intenzita 12 832 vozidel za den. Při současném vývoji dopravy není za 4 roky pokles 532 vozidel reálný.

3. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, vyhodnocení variant dle hlukové studie je provedeno pouze na základě simulace do 400 m od komunikace. Při posuzování vlivu hluku z takovéhoto liniového zdroje je vzdálenost 400 m nedostačující a penalizuje šetrnější a varianty.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Je uvedeno, že 400 m je dostatečná vzdálenost pro posouzení překročení hlukových limitů. S tím lze s výhradami souhlasit, ale vyhodnocení v hlukové studii neprobíhalo na základě překročení limitů, ale na základě počtu obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu! Tím pádem je vzdálenost 400 m nedostačující, protože od liniových staveb tohoto typu se uplatňuje hluk do vzdálenosti několika km.
4. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková část územní studie je započítána dvakrát. Požaduji nápravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie obsahuje zásadní vady, nejsou závěry relevantní. Hluková studie, je ale v rámci hodnocení variant započítána dvakrát: jednou jako hluková a rozptylová studie a podruhé v části posouzení vlivu na životní prostředí.
5. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvádí přesnost modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V dané studii je uvedeno, že chyba dopravního modelování je více než 10 %. Pro posouzení věrohodnosti dat je potřeba konkretizovat nejistotu, tedy uvést horní mez chyby. Nehledě na to, že vlastní chybu je potřeba definovat pro vstupní data a následně také pro vlastní model. Bez uvedení těchto chyb jsou zveřejněná data studie nevěrohodná a bezcenná.
6. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá nereálnou dopravní síť. Požaduji opravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'I Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou v rámci jednotlivých variant simulovaná určitá dopravní řešení. Skutečně navržená dopravní řešení ovšem v klíčových oblastech neodpovídají simulované dopravní síti. Dle návrhu jsou do sítě zařazeny sjezdy

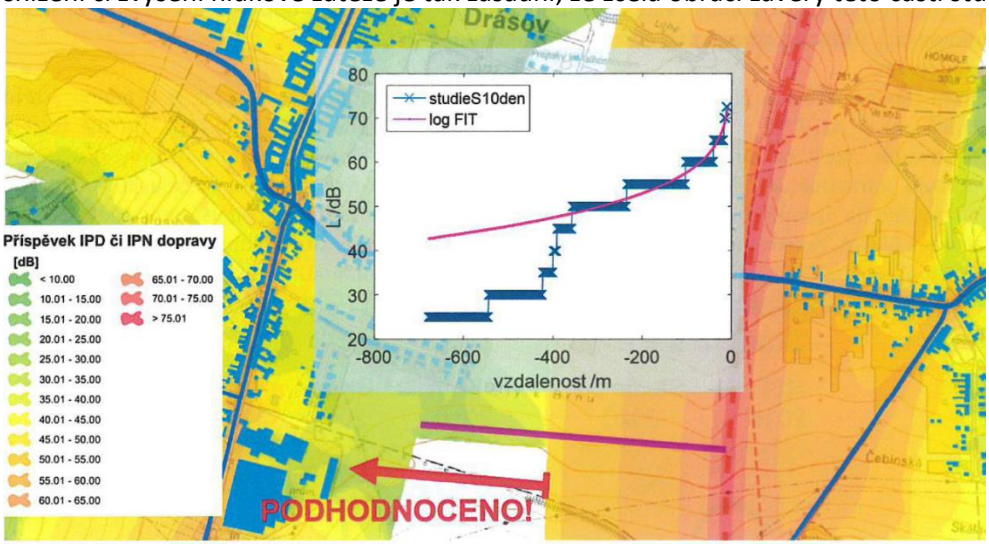
a nájezdy v místech, kde při realizaci dané varianty nebudou či naopak. Díky domu došlo k nezanedbatelné změně toku proudu, špatným závěrům s důsledky také do navazujících částí studie např. pro posouzení překročení hygienických limitů.

7. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, hluková část územní studie špatně započítává oblasti vzdálenější než 400 m od komunikací**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou data hluku simulována pouze do vzdálenosti 400 m, konkrétně je uvedeno „výsledky jsou platné pouze do 400 m od komunikace”. U liniového zdroje ovšem nedochází v oblasti nad 400 m ke skokovému poklesu hluku, ale pokles je dán teorií. Vzdálenější oblasti od dominantního zdroje hluku jsou při jeho neuvažování špatně započítány do oblastí, kde dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035.

   Omezením simulace na 400 m pak došlo k penalizaci šetrnějších variant a vylepšení nešetrných variant. Tato vada způsobila ve fázi výběru z 16 variant zcela vadný výběr variant, kdy jsou nejvíce zatěžující varianty prohlášeny za nejlepší. Špatné vyčíslení oblastí, kde dojde ke snížení či zvýšení hlukové zátěže je tak zásadní, že zcela obrací závěry této části studie.



8. **Posouzení variant územní studií není provedeno pouze v dotčené oblasti, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**

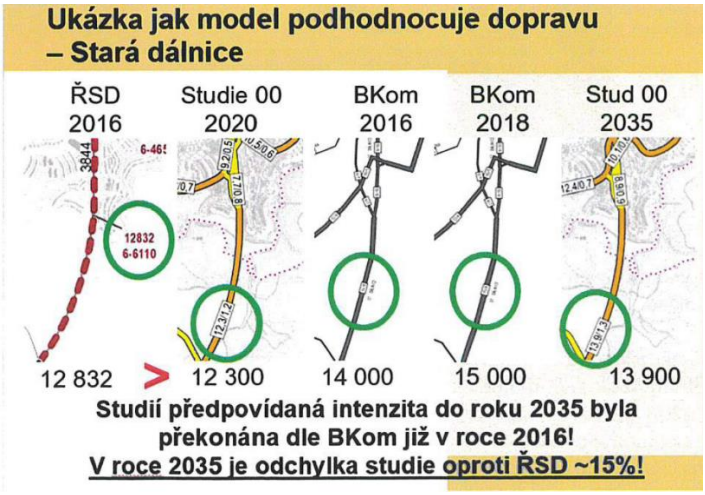
   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu Aktualizace ZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

   V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Jako zásadní vadu studie upozorňuji, že oblast severozápadu Brna je studií označena za nezávislou na ostatních segmentech.

Přesto jsou při posuzování trasování v oblasti severozápadu Brna započítávány příspěvky z ostatních segmentů. Toto by nevadilo, pokud by všechny varianty byly mimo SZ Brna shodné, ale v opačném případě je tímto vnášen do vyhodnocení nezanedbatelný vliv ostatních segmentů. Jako příklad lze poukázat na varianty D2 a D4, které se liší převážně JZ tangentou a v SZ oblasti jsou zcela totožné. Tyto varianty jsou z hlediska poklesu rozptylu hodnoceny studií jako nejlepší (D2) a nejhorší (D4) ze všech variant. Tím je prokázáno, že šumy z okolních segmentů znemožňují posouzení vlivu trasování v dotčené SZ oblasti Brna.

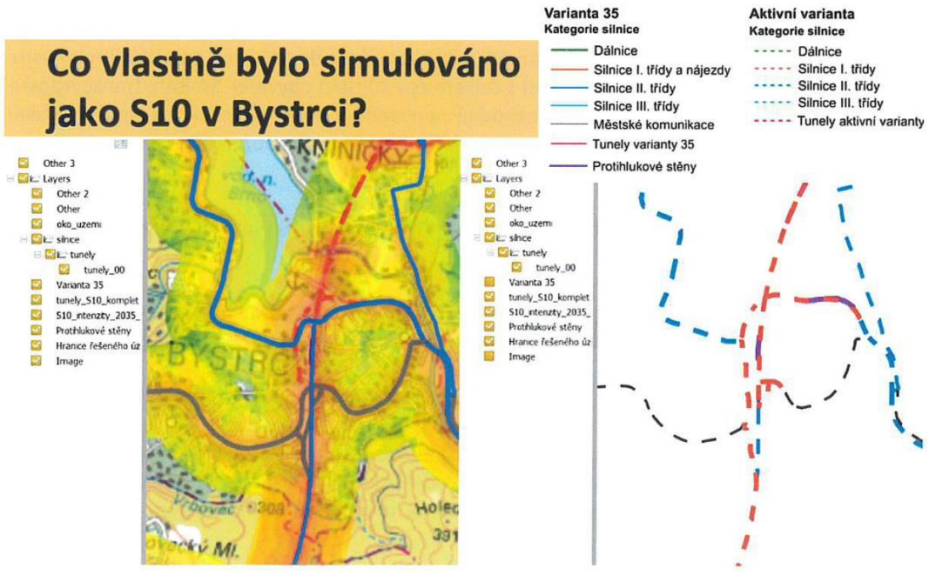
9. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie má nekompletní metodiku hlukové studie. Požaduji doplnění podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V části E1 hluková studie je uvedeno cituji: „V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže jednotlivých dopravních modelů a reálně naměřených hodnot akustické situace se po kalibraci liší do rozmezí ±2 dB."
   Jakým konkrétním způsobem byly rastry upraveny, není uvedeno.
10. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie podhodnocuje dopravu na většině místních komunikací. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie se uvedené intenzity liší od vstupních dat ŘSD, ale také dat BKOM. Konkrétně na komunikaci Stará dálnice byla intenzita předpovídaná studií do roku 2035 (nulový stav) překonána dle BKOM ještě dva roky před vydáním Územní studie.



11. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková a rozptylová část územní studie doporučuje špatné varianty. Požaduji nápravu podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků"

a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Je evidentní rozpor ve vyhodnocení, kdy varianta S4 nebyla společně za hlukovou a rozptylovou studii doporučena, zatímco SI ano. Varianta S4 ovšem překonává variantu SI ve 4 z 5 posuzovaných oblastí tzn. Rozptyl nárůst, rozptyl pokles, hluk nárůst a hluk pokles. Obdobný rozpor lze nalézt i pro nejšetrnější variantu D6, která nebyla doporučena.

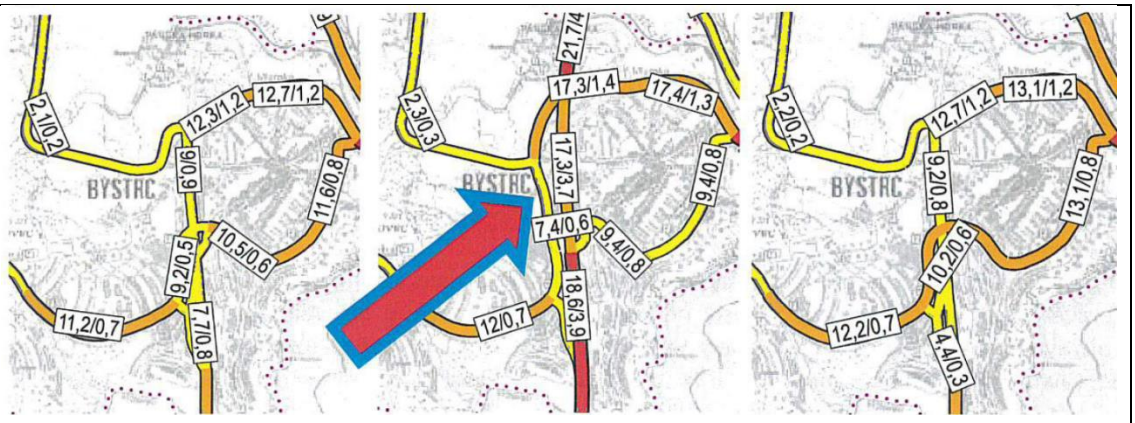
12. **V návrhu není zahrnut koridor Boskovickou brázdou a Optimalizovaná varianta.**
    Odůvodnění:
    Vzhledem k tomu, že procesně nebyla Optimalizovaná varianta projednána a byla zamítnuta na základě vadně zpracované územní studie, měla by být tato varianta zahrnuta do projednání v rámci návrhu AZÚR.
13. **Použitý podklad obsahuje vady, grafická data nejsou v souladu s textem. Požaduji nápravu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci mapových podkladů hlukové studie jsou vyznačeny komunikace aktivní varianty. Konkrétně pro variantu SIO mapový podklad hluková studie kraj, ale plánovaná silnice I. třídy zahýbá ze stopy Staré dálnice na ulici Kubíčkova a dále pokračuje po ulici Páteřní. Komunikace Páteřní není komunikací I. třídy!



14. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, intenzity dopravního modelování dle územní studie jsou nevěrohodné. Požaduji opravení podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Celková intenzita na Staré dálnici ve variantě SIO v roce 2035 uváděná studií jako 24 tisíc vozidel je oproti studii zhotovené ve stejném roce a autorem zapojeným do realizace územní studie zcela odlišná oproti studii D43 Bořitov — Staré město — D35, kde

je při realizaci komunikace 43 v Hitlerově stopě s jižním obchvatem Kuřimi uváděno na Staré dálnici 34 tisíc vozidel v roce 2040. Takto závratný rozdíl v řádu 30 % jasně ukazuje nevěrohodnost závěrů dopravního modelování provedeného v územní studii.

15. **Územní studie je nepřezkoumatelná, závěry jsou nevěrohodné, není uvedena metodika zpracování, což jsou zásadní vady použitého podkladu. Požaduji doplnění.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. V rámci studie není uvedena metodika zpracování dat. Postupy nejsou přesně popsány např. je uvedeno, že jsou použity vhodné funkce excelu, bez dalšího popisu, či zveřejnění daného souboru. Nemožnost transparentního ověření činní závěry studie nevěrohodnými.
16. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole Obyvatelstvo a lidské zdraví uvedeno: „Uplatněním ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a snížení imisní a hlukové zátěže v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti." Uvedené tvrzení není pravdivé.**
    Odůvodnění:
    Veškerá tranzitní doprava bude při realizaci záměru AZÚR zavedena do MČ Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy, což je obytná zástavba sídel s celkem cca 30 tisíci obyvatel. Smísení transevropské tranzitní dopravy s aglomerační dopravou rozhodně nepovede v dané oblasti ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Zavlečení tranzitní dopravy do zmíněných oblastí pak nemůže vést k snížení imisní a hlukové zátěže.
17. **Koridor DS-40A v a pod jižní části KÚ Bystrc není dostatečně široký pro umístění komunikace „43" a ochranného pásma.**
18. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, je podhodnocen vliv těžké transevropské tranzitní dopravy komunikace zařazené do TEN-T. Požaduji doplnění podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie není provedena žádná analýza nárůstu těžké tranzitní dopravy plynoucí z napojení na TEN-T. Toto podhodnocení pak ovlivňuje výsledky dopravního modelování a všech navazujících částí studie.
19. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvažuje stejné nyní existující místní komunikace a účelově je přidává do průtahových variant, jako jsou D3 a SIO. Požaduji opravení podkladu a všech jeho navazujících částí.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. Tuto chybu lze demonstrovat například na komunikaci Páteřní, kde pro varianty S10 a D3 je uvažována, ale pro nulový stav a variantu D6 uvažována není.

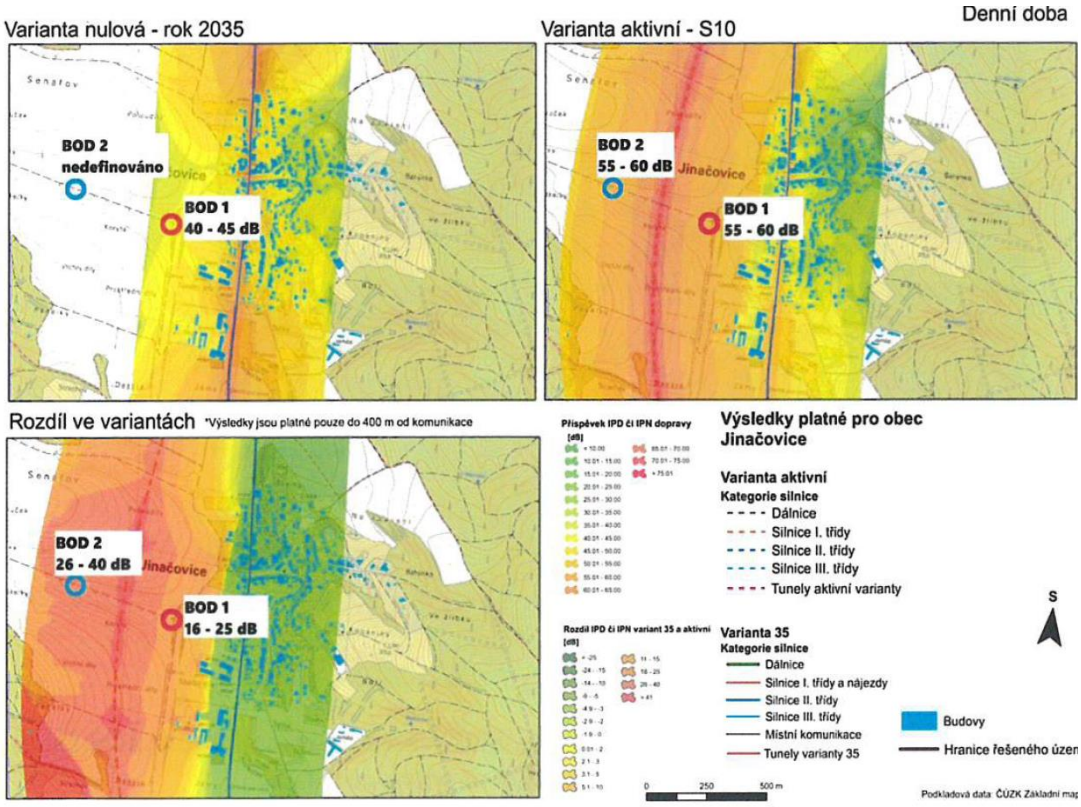


20. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém územní metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno neposuzuje finanční náročnost variant. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZUR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je technicky špatně posuzováno 16 variant, ale není posuzována finanční náročnost variant ani formou hrubého odhadu. Ekonomický aspekt je důležitý z hlediska realizovatelnosti.
21. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková studie obsahuje rozpor s uplatněním nejistoty**. **Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci metodiky hlukové studie je uvedeno, že data mají charakter maximální možné hodnoty a výsledky získané z takto zadaného výpočetního modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace a příslušná nejistota je již uplatněna a není relevantní s ní dále pracovat. Toto ovšem není pravda. Data nemají uváděný charakter maximální možné hodnoty. Do hlukové studie vstupující intenzity dopravního modelu jsou zatíženy nejistotou, takže do hlukové studie nevstupují maximální možné hodnoty. Navíc je zde problém se simulací pouze ve vzdálenosti do 400 m od komunikace, takže ani zde se nejedná o maximální možné vstupní hodnoty. Dále lze poukázat na problém „sešívání”. Autoři z dnešní době nepochopitelného důvodu simulovali oblast po segmentech. Tyto segmenty s určitým překryvem pak neznámým algoritmem spojily. Toto spojení vykazuje např. v Bystrci ulici Píškova chybnou skokovou změnu hluku v řádu 20 dB. Věrohodnost hlukové studie je tedy nulová.
22. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro rozptylovou

studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.

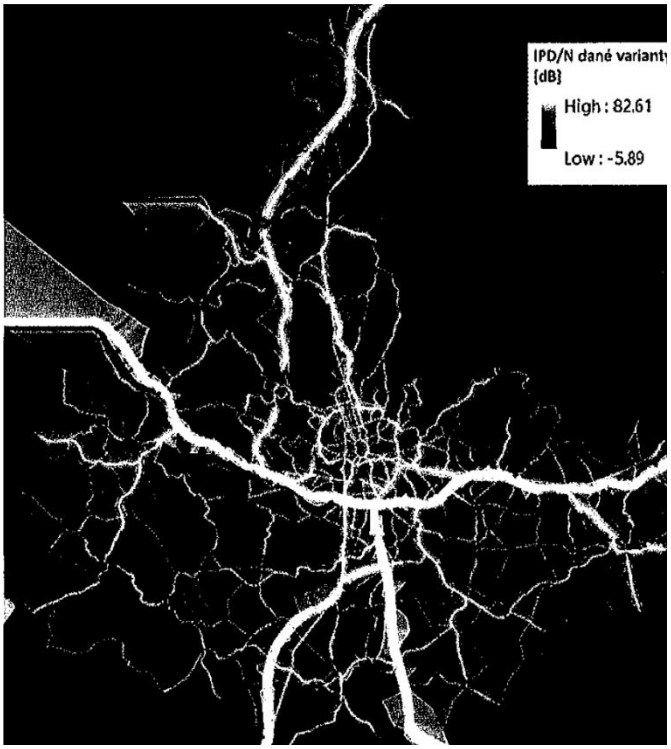
23. **Zpracování výsledků Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti OB3 Brno do A1 ZÚR JMK jako jednoho z výchozích podkladů není možné, protože daná studie vykazuje závažné technické vady ve zpracování a vyhodnocení.**
Odůvodnění:
Na veřejném projednání dne 24.9.2019 za přítomnosti Mgr. Malečka a doc. Kynčla, proběhla ve SC v Bystrci veřejná odborná oponentura. Tato oponentura prokázala řadu zcela fundamentálních technických problémů napříč celou studií. Tyto problémy pak byly v následujících dnech předány formou prezentace Mgr. Malečkovi. Do dnešního dne nabyly technické argumenty ukazující nevěrohodnost studie vyvráceny. Tato zásadní pochybení zcela znehodnocují výsledky studie a při začlenění do AZÚR i věrohodnost celého návrhu aktualizace.
24. **Posouzení variant není z hlediska dopravně-urbanistického objektivní, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na 'l Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".
V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Územní studie uvádí: „Porovnání se od sebe odlišují také základním principem vyhodnocení, kde vedle sebe stojí přesné číselné hodnocení části zabývající se životním prostředím a vlivem na obyvatele a slovní hodnocení dopravně-urbanistické, které nemá stanovené hodnoticí parametry”. Pokud něco nemá stanovené hodnotící parametry, nejedná se o objektivní hodnocení. Volba variant je závadná, u zvolených variant není věrohodně a kvantifikovatelně doloženo proč jsou nejlepší.
25. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole ovzduší uvedeno, že záměry jsou v rámci AZÚR navrženy tak, aby přinesly snížení dopravní a následně i imisní zátěže obytné zástavby. Uvedené tvrzení není pravdivé.**
Odůvodnění:
V oblasti Brno-západ dojde při realizaci záměru k výraznému nárůstu dopravy v oblastech Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy. K významnému nárůstu dojde také v jednotlivých kategoriích a s ohledem na zařazení komunikace 43 do TEN-T dojde k velmi výraznému nárůstu u těžké dopravy. Tímto dojde ke zhoršení situace v MČ Brno s celkem zhruba 30 tisíci obyvatel. Na komunikaci Stará dálnice bylo dle sčítání ŘSD v roce 2016 naměřeno 12 832 vozidel za den, v rámci ÚS je do roku 2035 v nulové variantě predikováno 13 900 vozidel. Při realizaci záměru AZÚR je predikováno 23 900 vozidel za den a dle studie Bořitov dokonce 34 000 vozidel za den. Toto výrazné navýšení 0 10 až 20 tisíc vozidel za den rozhodně nelze považovat za snížení dopravní zátěže obytné zástavby.
26. **Hluková část územní studie vyhodnocuje nevěrohodná a nezveřejněná data, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu stavu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.
Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii

provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou použita výpočty nepodložená a nezveřejněná data. Toto tvrzení lze doložit ukázkou hlukové studie z oblasti Jinačovic pro variantu SIO a denní dobu. Zde nelze v bodě 2 stanovit rozdíl ve variantách, protože v nulové variantě roku 2035 nejsou data v bodě 2 definována. Zpracovatel prokázal, že se pro bod 2 jedná o extrapolaci dat mimo oblast výpočetních bodů. Tato data nelze tedy v souladu s technickou praxí akceptovat jako věrohodná data. Provedení hlukové studie je tedy věcně závadné.



27. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není vyhodnocena nejistota vstupních dat ani celková nejistota dopravního modelování. Je pouze uvedeno, že reálná data se mohou lišit o více než 10 %. Toto není přijatelné vyčíslení nejistoty.
28. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie využívá extrapolace hlukových dat. Požaduji opravení podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek

a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. Dle metodického postupu zpracování HS je uvedeno, že data byla mezi výpočtovými body interpolována, avšak mimo oblasti těchto bodů byla stejným způsobem extrapolována, což je nepřesné a technicky nepřípustné, obzvláště na uvedený obrázek demonstrující, jak moc extrapolace mimo výpočetní body selhává.



29. Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová a hluková část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.
Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".

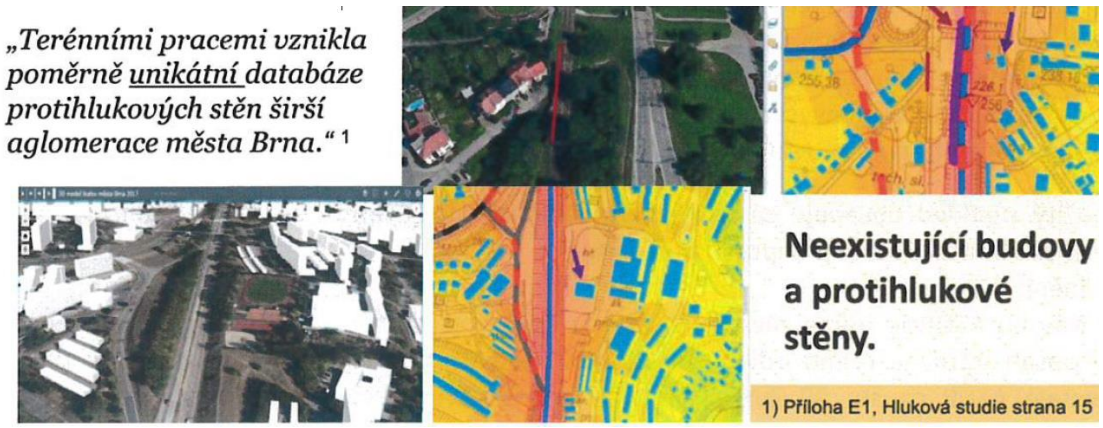
V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro společné vyhodnocení rozptylové a hlukové studie. V rámci jednotlivých doporučených variant dle hlukové a rozptylové studie byly následně vybrány doporučené varianty společně za tyto dvě oblasti bez známého a kvantifikovatelného kritéria. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.

30. Použitý podklad obsahuje vady, grafická data jsou v rozporu se skutečností. Požaduji nápravu.
Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".

V rámci hlukové studie jsou v podkladech zaneseny desítky objektů v rozporu se skutečností. Konkrétně lze poukázat na budovu na hřišti při škole Laštůvkova, nebo neexistující

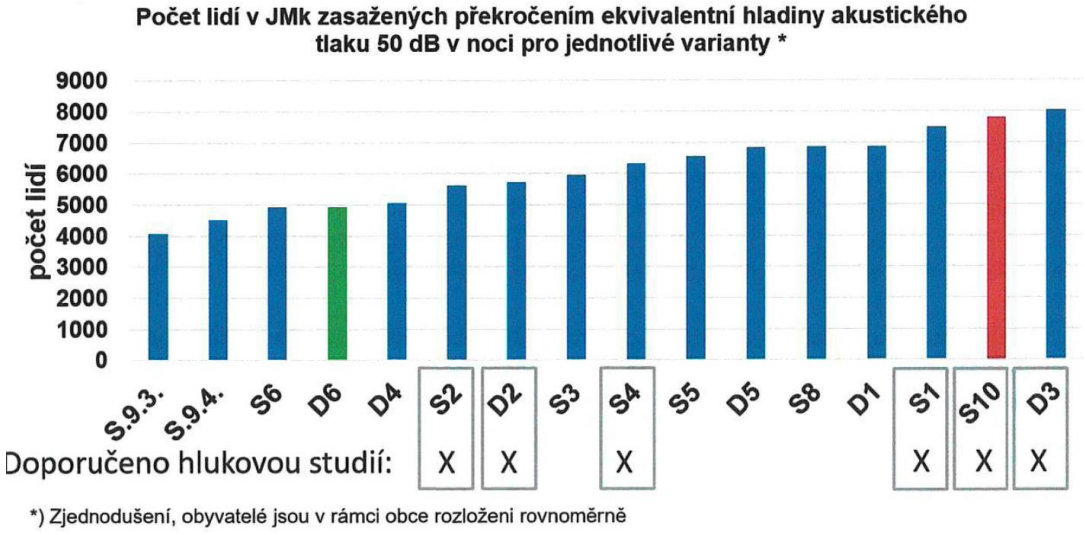
protihlukovou stěnu vedle ulice Páteřní (v dané oblasti se nachází protihluková stěna, ale 0 50 metrů jinde a 3x kratší, než je dle podkladů studie).



31. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není provedena/zveřejněna validace dopravního modelu v rozporu s certifikovanou metodikou. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Uzemní studie. Dopravní model je zjednodušenou reprezentací části reálného světa. Dopravní model by měl být kalibrován dle empiricky naměřených údajů. Dále by měla proběhnout validace, tzn. testování, zda poskytuje relevantní výsledky vzhledem ke skutečnosti. Testování se provádí oproti nezávisle získané množině dat (např. měřené intenzity dopravy). Přičemž data použitá pro validaci by měla být jiná než data použitá pro kalibraci. Výsledky validace jsou kritériem kvality modelu a jako takové by měly být transparentně předloženy uživateli. Modelování dle Územní studie nic takového neobsahuje a nelze tedy považovat za věrohodný ani model ani navazující části studie.
32. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, do vyhodnocení není započtena nejistota dopravního modelování. Požaduji opravení podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není správně vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Varianty jsou posuzovány i s ohledem na úsporu jednotlivých variant, tzn. rozdíl celkové denní intenzity aktivní varianty oproti variantě nulové, obojí v roce 2035. Při zahrnutí nejistot zjistíme, že pro všechny varianty je úspora v klíčových oblastech zatížena relativní chybou více než 100 %. Vyhodnocení variant na základě úspory bez zohlednění nejistoty je zcela nevěrohodné a náhodné.
33. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není transparentně uvedena metodika dopravního modelování a data do modelování vstupující. Požaduji doplnění podkladu**.

Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Nejsou doložena vstupní data vstupující do dopravního modelování mimo data sčítání ŘSD 2016. Stejně tak metodika neuvádí konkrétní koeficienty pro navýšení celkové intenzity dopravy. Například lze poukázat na neznámé navýšení celkové intenzity dopravy modelu uvažujícího výchozí stav v roce 2020 tedy dokončení zkapacitnění VMO komunikace Žabovřeská.

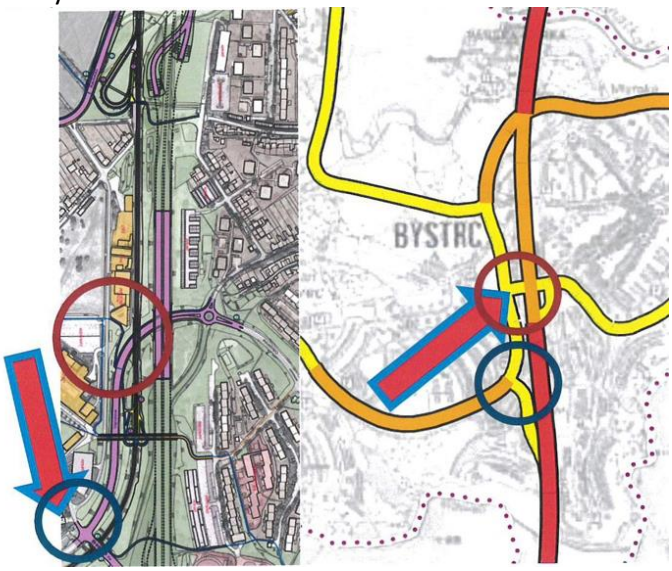
34. **Použitý podklad obsahuje zásadní vadu, hluková část územní studie nehodnotí překročení hygienických limitů. Požaduji nápravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".
Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie je vyhodnocován pokles ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035, nikoli legislativně závazné překročení hygienických limitů. Při použití dat hlukové studie procenta území sloupec „Zhoršení" se ukazuje, že studií doporučené varianty jsou variantami nejhoršími.



*) Zjednodušení, obyvatelé jsou v rámci obce rozloženi rovnoměrně

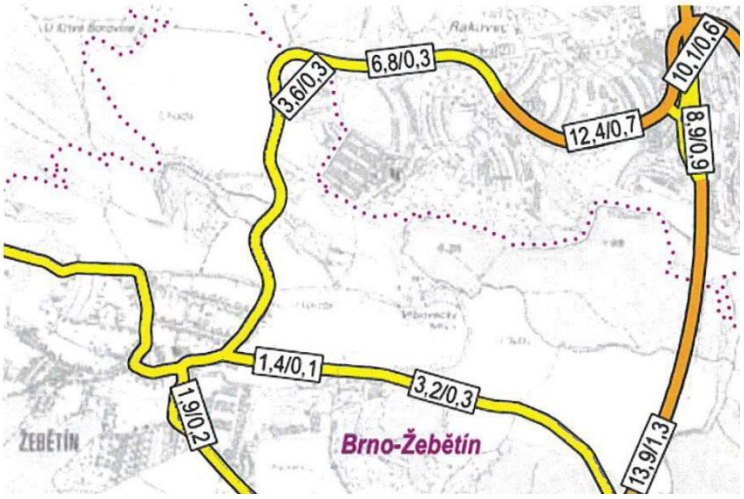
35. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie účelově mění pro některé varianty dopravní řešení. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování není pro

nulovou variantu uvažována komunikace Páteřní. Pro variantu SIO je tato komunikace uvažována, a navíc je špatně napojena na komunikaci Vejrostova 0 350 metrů jinde. Současné řešení napojení Páteřní je realizováno přes komunikaci Kubíčkova. Dopravní řešení dle modelu varianta SIO není uvedeno ani v textové části, ani v návrhu průchodu silnice Bystrcí.

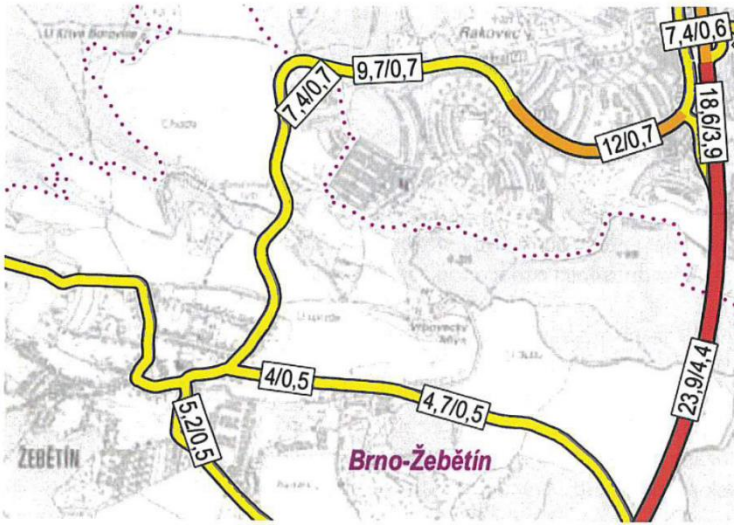


36. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá pro výpočty hlukové zátěže v noční a denní době neuvažuje kategorie a třídy pozemní komunikace a nerozlišuje, zda je posuzována silnice I. třídy mezinárodní silnicí označenou zkratkou „E". Požaduji opravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou výpočty hlukové zátěže vytvořeny pro denní i noční dobu. Avšak při přepočtu z celkových intenzit dopravy během 24 hodin nebyla zohledněna třída a kategorie komunikace, přestože např. dle Manuálu ŘSD pro výpočet hluku z automobilové dopravy je tento přístup znám minimálně od roku 2011.
37. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie obsahuje nevysvětlitelné změny v celkových intenzitách. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí**.
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování je pro komunikaci Hostislavova uvedena v nulovém stavu 2035 celková intenzita 3,6 tisíc vozidel/den. Pro variantu SIO je to pak 7,4 tisíc vozidel/den. Zatímco na komunikaci Vejrostova je uvedeno 12,4 tisíc vozidel/den pro nulovou variantu a 12 tisíc vozidel pro variantu SIO. Vzhledem k tomu, že mezi těmito úseky není napojena žádná jiná komunikace, je potřeba vysvětlit zdvojnásobení intenzity na komunikaci Hostislavova pro variantu S10.

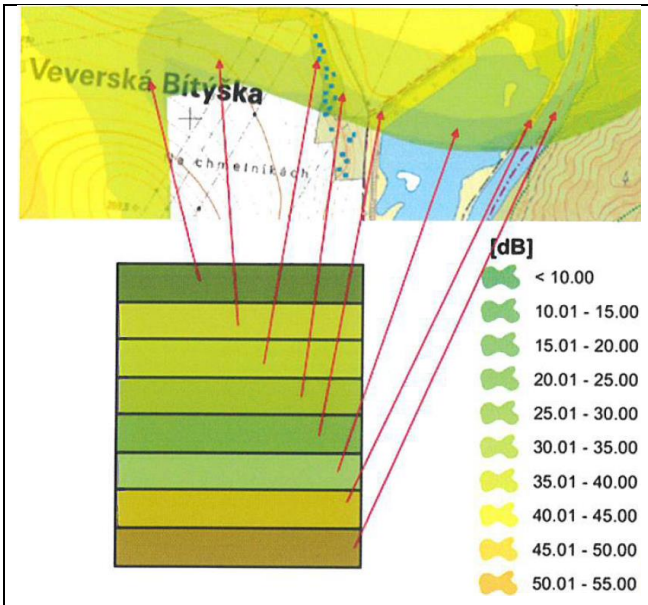
00 2035:



S10 2035:



38. **Použitý podklad obsahuje vady, z kartogramů hlukové studie není možné odečíst hodnotu. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.
K barvě označující konkrétní hladinu hluku je neoddělitelně přičtena barva mapového podkladu. Díky tomu nelze z kartogramů odečíst přesnou hodnotu. Barva konkrétní hladiny hluku tedy bude mít v kartogramu různou barvu v závislosti, zda budeme nad vodou, lesem či polem.



Vyhodnocení připomínek 1. až 5., 7. až 11., 13. až 15., 18., 19., 21. až 24., 26. až 30., 32., 34., 36., 38.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení. V příloze vyhodnocení je rovněž reagováno na prezentaci Ing. Škarvady a připomínky uvedené v tomto podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Navržené dopravní řešení v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK plně odpovídá zpracovaným dopravním modelům v Územní studii JMK, a to v toleranci navržených měřítek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 12.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Ze strany dotčených orgánů ani Zastupitelstva JMK nebyl uplatněn požadavek na zapracování dalších variant.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 16.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny podkladové dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17.

Návrh aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje koridor pro umístění záměru D43-I/43. Dotčený orgán, kterým je ministerstvo dopravy neměl k vymezení koridoru (jeho šířce) žádné připomínky. Dodáváme, že koridory pro záměry se nevymezují včetně ochranného pásma komunikace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 20.

Finanční náročnost variant nebyla předmětem zakázky ÚS JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 25.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK

v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 31.

Validace/kontrola modelu je realizována průběžně, a to na základě skutečných sčítání dopravního proudu. Veškeré modelové stavy byly zpracovány na základě posledního celostátního sčítání dopravy v r. 2016. Tento dopravní model je aktuálně používaný všemi dotčenými orgány a organizacemi pro potřeby přípravy dopravní infrastruktury (např. MD ČR, ŘSD ČR …)

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 33.

Metodika výpočtu a výhledové koeficienty jsou popsány v textové části – zprávě u vlastního modelování dopravy. Z hlediska uvedené stavby VMO Žabovřeská je tato stavba uvažována jako zrealizovaná v modelu 2020+ neboť příprava a realizace stavby je v takovém stavu, kdy lze predikovat dokončení do r. 2023. Tedy v době účinnosti modelových stavů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 35.

Model varianty S10 plně odpovídá dopravnímu schématu varianty v Územní studii JMK. Zde existuje tzv. „nová ulice Páteřní“ s přímým napojením do ulice Odbojářské. Stará část ulice Páteřní je napojena z ulice Kubíčkovy a tvoří „slepou kapsu“ s jedním vjezdem a výjezdem. Komunikace tohoto

typu jsou mimo rozlišovací schopnost vyjádření intenzit v síti JMK, byť se některé ve vlastním modelu vyskytují. Uvedený obrázek (urbanistický doprovod) představuje jiné řešení – neodpovídá výše uvedenému modelovému stavu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 37.

Chování dopravního proudu – tedy změny uvedených modelových stavů lze vysvětlit změnou dopravního napojení dotčeného území jak na novou trasu „43" tak na město Brno. Nelze z modelu vytrhávat jednu část komunikace či území, ale změny je nutno vztahovat k širšímu území. Předpokládané intenzity v uvedeném případě nemají navíc zásadní vliv celkovou dopravní situaci na území Jihomoravského kraje a Města Brna.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.19. [redacted]

Poř. číslo	**V 18**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159261/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Svoji připomínku vznáším proti záměru vést dálnici 43 přes obydlené části města Brna, především kvůli degradaci významné rekreační oblasti Brněnské přehrady, jež má význam nejenom místní, celoměstský, ale i krajský. Měli byste si sami ověřit (sociologickým průzkumem s analýzou), kolik občanů a jak přehradu celoročně využívá!

Nejsou to samozřejmě ti, kteří mají domácí bazény a není pro ně problémem létat několikrát za rok k moři i jinam.

Působení hluku (např. hluk z pravidelných tréninků na trase Velké ceny u Žebětína se nese přes celou Bystrc až do Kníniček a dále — můžete si ověřit!) a znečisťování ovzduší vypouštěním koncentrovaných emisí v mega množství na inkriminovanou oblast je nepřijatelný.

Využíváni této příležitosti, abych se v „poznámce pod čarou", psanou kurzívou, vyjádřila k přístupu orgánů veřejné moci k dané problematice.

Bývalý krajský hejtman Hašek přijal v minulosti petice podepsané mnoha občany, uložil je někam hluboko do šuplíku (snad je nezničil) a reakce na ně nebyla žádná. Léta mlčeli i ostatní, říkali si asi, že se to během času zklidní, odpůrci vymřou nebo se unaví.

V podzemí či na těch správných místech se ale pracovalo evidentně pilně. I podle různých náznaků to bylo znát:

Přes Hitlerovu dálnici nevede jediný (kromě křižovatky na Kohoutovice a Žebětín) přechod pro chodce, ačkoliv tu léta vedla například modrá turistická značka z Pisárek do Žebětína. Značení bylo na něčí popud přerušeno, a když zde někdo přechází, tak se musí cítit jako štvaná zvěř, neboť na něho auta troubí snad půl kilometru předem, jen aby řidiči nemuseli zmírnit svoji dálniční rychlost!

Firma Kaufland, jež má v úmyslu postavit v Bystrci nákupní centrum, volí místo strategické, neboť má už informace, kudy by měla dálnice vést.

Informační tabule kolem přehradního jezera o historii přehrady i historii tzv. Hitlerovy dálnice i o přírodních památkách v této oblasti, které instalovalo hnutí Nesehnutí, byly pod průhlednými záminkami odstraněny.

A péče o přehradu, resp. o tuto rekreační oblast?

Takové akce jako je například červnová soutěž a přehlídka ohňostrojů k ní, podle mého názoru, nepatří. Jen se plaší zvěř, ryby, znečisťuje okolí přehradního jezera. Považuji to za součást manipulace

s lidmi, za úspěšné blbnutí lidí, kterým se sugeruje, že mají co slavit, že se mohou svobodně bavit, že jsou tak významní, že jsou přímo „středem Evropy

Je velmi nepříjemné — pro automobilisty i cyklisty —po silnici kolem přehrady jezdit, až teprve teď se slibuje vybudování cyklostezek a snad i pěších tras. Zatímco pro výstavbu honosných staveb okolo Kozí horky se hned vybudovala přímo autostráda, bez ohledu na blízký Jelení žlíbek.

Lesy města Brna udržují travnaté plochy okolo přehrady v dobrém stavu, ale „město"' jim nedá finance na vybudování hygienického zázemí pro rekreující se (hlavně v horkých letních měsících nezbytné), tj. solidní WC a studené sprchy – jsou pouze na Sokolském koupališti a na Rakovci. Přitom by občané jistě byli ochotni i hradit nějaké poplatky.

A ten stavebně naprosto neregulovaný či špatně regulovaný přístup k přístavišti (boudy ve stylu „každý pes —jiná ves A ta úroveň nabízených pokrmů ve stáncích; péče o zdraví občanů prostě asi nikoho z veřejné správy nezajímá.

Existují přitom solidní protinávrhy, jež by umožnily ochránit významnou rekreační oblast Brněnské přehrady.

I ti, kterým navrhované řešení bezprostředně přináší nějaký profit, by mohli pocítit, že je to řešení krátkozraké, že koneckonců celá společnost je jeden celek a horší řešení se nakonec dotýká, dotkne se všech (na větvi, která se podřezává, sedí všichni).

A zastupitelé, ti by si měli stále uvědomovat, že jejich posláním je sloužit občanům, a tudíž nepodléhat ani vnějším tlakům, ani slibům a ani vlastním racionalizacím!

Vyhodnocení připomínek

Pokud se týká průchodu D43 – I/43 vstupním prostorem k přehradě a Bystrcí, je v rámci prověřovaných variant řešen v podrobnosti, kterou umožňují ZÚR JMK. Na základě prověřovaného řešení jsou v ZÚR JMK stanoveny podmínky pro upřesnění v ÚPmB.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43" je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS40.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a f).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování budou doplněny požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru uvedených v kap. A.11.: Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny.

M.1.4.20. 836 občanů

Poř. číslo	**V 19a** **V 19b** **V 19c** **V 19d**	Datum	07.11.2019 08.11.2019 08.11.2019 12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159453/2019** **JMK 159949/2019** **JMK 159823/2019** **JMK 163188/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**836 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle SS 37 stavebního zákona.

Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno-Kníničky.

Požadujeme do Aktualizace Zásad územního rozvoje JMK zahrnout aktuální verzi tzv. Optimalizované varianty D43, která je plnohodnotným obchvatem celého města Brna

Odůvodnění:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) je dle vládou schválené Politiky územního rozvoje součástí transevropské silniční sítě TEN-T, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu.

Trasování D/S43 jako průtah obydlenými částmi Brna 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 Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997.

Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu. Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna.

Existuje „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako plnohodnotný obchvat celého Brna.

Vyhodnocení připomínek

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové

zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Realizace koridoru DS40-A je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovňově odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (úsek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělky) a městských částí Brno – Bystrc a Brno – Kníničky (úsek mezi oblastí vyústění ulice Černého až po přiblížení se hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Kromě uvedených úseků je u koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C dále nutné uvažovat s realizací protihlukových opatření např. ve formě protihlukových stěn, zemních valů aj. To se týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obcí Rozdrojovice a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS40

- s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu

zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny,

- s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a f).

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování budou doplněny požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru uvedených v kap. A.11.:

Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny.

M.1.4.21. 877 občanů

Poř. číslo	**V 20a** **V 20b** **V 20c** **V 20d** **V 20e**	Datum	07.11.2019 07.11.2019 08.11.2019 08.11.2019 12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159454/2019** **JMK 159662/2019** **JMK 159966/2019** **JMK 159823/2019** **JMK 161855/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**877 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona:

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování komunikace 43 jako průtah Brnem, obsahuje fundamentální chyby a rozpory.

Je tím nepoužitelná jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.

Požadujeme nápravu chybného zpracování a korektní vyhodnocení.

Odůvodnění.

Závady a jejich rozsah napříč celou studií od volby jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší a použitím chybných či

neuvedených metodik, rozpory s legislativou, jasně prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.

Je nutné provést transparentní posouzení variant trasování komunikace „43" bez zatemňování rozdílů mezi variantami tím, že do hodnocení vstupují s „43" nesouvisející oblasti Jihomoravského kraje. Nelze maskovat užitečná data výpočetními šumy. Nepřezkoumatelné závěry studie založené na problematických a nesprávných vstupních datech, nedokumentovatelných postupech a neobjektivních hodnoceních nemohou být použity pro plánování a realizaci stavby v řádech mnoha miliard s vlivem na desetitisíce obyvatel.

Vyhodnocení připomínek

Připomínka je nekonkrétní. Jedná se o proklamaci, ve které nejsou uvedeny konkrétní argumenty dokládající údajné chyby a rozpory územní studie, a tedy její tvrzenou nepoužitelnost.

Připomínka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.22. 886 občanů

Poř. číslo	**V 21a** **V 21b** **V 21c** **V 21d**	Datum	07.11.2019 08.11.2019 08.11.2019 12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159464/2019** **JMK 159955/2019** **JMK 159823/2019** **JMK 163186/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**886 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle 37 stavebního zákona.

Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.

Odůvodnění:

Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní.

Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době.

Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.

Vyhodnocení připomínek

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy

doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ozn. DS40-A, DS40-B a DS40-C byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Realizace koridoru DS40-A je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovňově odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (úsek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělky) a městských částí Brno – Bystrc a Brno – Kníničky (úsek mezi oblastí vyústění ulice Černého až po přiblížení se hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Kromě uvedených úseků je u koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C dále nutné uvažovat s realizací protihlukových opatření např. ve formě protihlukových stěn, zemních valů aj. To se týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obcí Rozdrojovice a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS40

- s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny,
- s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a f).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování budou doplněny požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru uvedených v kap. A.11.:

Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny.

M.1.4.23. [redacted] (podpisy 3336 občanů)

Poř. číslo	**V 22**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159458/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] podpisy 3336 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- **<u>Uplatnění věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK</u>**
- **<u>Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK</u>**

V únoru 2019 jsem předložila zmocnění od občanů, abych je zastupovala jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK.
Byla jsem občany zmocněna, abych věcně shodnou připomínku uplatnila nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale

i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZUR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Návrh Aktualizace ZUR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách Jihomoravského kraje, www.zurka.cz, bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8.11. 2019.

Níže uvedenou připomínku tímto **uplatňuji** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona.

Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:

1. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
3. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od Dl po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi, všech obcí na trase a celého Brna.**
4. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.**
5. **V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 Lysice — Sebranice — Velké Opatovice — hranice kraje požadujeme při pořizování Aktualizace ZÚR JMK vypustit a dopravní obslužnost v úseku od MÚK Skalice nad Svitavou (viz návrh Optimalizované varianty D43) požadujeme řešit modernizací silniční sítě silnic I., II. a III. třídy s vytvořením obchvatů jak v trase na Letovice/Svitavy, tak v trase na Velké Opatovice.**
6. **Požadujeme zrušit koridor D52 Mikulov — Pohořelice a D52/JT, které zavlékají tranzitní těžkou nákladní (kamionovou) dopravu do Brna i brněnské aglomerace, což pokládáme za nepřípustné.**
7. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jihozápadní tangentu, a to i ve formě územní rezervy.**
8. **Požadujeme změnu ZÚR JMK a vymezení obchvatu Znojma mimo území města.**
9. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracována, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tyto požadavky musí být zahrnuty i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**

Odůvodnění:

D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Tranzitní doprava do obcí a měst nepatří, Je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní, nelze vyloučit překračování zákonných hygienických limitů. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy je nutné budovat obchvaty všech obcí a měst na trase.

Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43 která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi.

Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MZP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru).
Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst. Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých skutečných variant (ne pseudovariant).
Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení.
Nelze např. upřednostnit „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti.
Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi, které bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí být také napraveno.

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

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

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a požaduji, abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a se zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož, i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, 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.
Podávám tímto odpor proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal, a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou i smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona. Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz,

*Ust. §23 odst. I stavebního zákona zní: "Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace** zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti"*. Formulace „**při** pořizování" jasně dokládá účast na činnostech, které provádí „pořizovatel" územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný obecní úřad, tedy Krajský úřad Jihomoravského kraje. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou je pořizovatel odpovědný „**při** pořizování

územně plánovací dokumentace", ale není to jediná činnost, která se „**při** pořizování územně plánovací dokumentace" pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování „pä pořizování návrhu územně plánovací dokumentace", pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky, **u** pořizovatele", jak zní dikce stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006. I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit při jednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno). Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové územně plánovací** dokumentace a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění 9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího projednávání „za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva" (podtržení doplněno).* Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. "* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OUPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému odporu konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní ust. §27 a §28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi právy, mj. i těmi, která jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu ustanovení zákona odkazovaných výše.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením 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.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona 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.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní

úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti" podatele. Postup KrÚ JMK v této věci vychází z platné právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínky 1. až 5.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 6. a 8.

Záměry dálnice D52, D52/JT a silnice I/38 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 7.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„*Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.*

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 – silnice 1/43 Troubsko – Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku.“

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schvaluje Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 9. K ÚS JMK viz. vyhodnocení připomínky 1. až 5. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.24. 69 občanů

Poř. číslo	**V 23**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159460/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		69 občanů			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané podáváme tímto připomínku k návrhu Aktualizace ZÚR JMK

Připomínka a její odůvodnění:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
3. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu**

   Odůvodnění pro body 1–3:

   Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 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 známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být; ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.
4. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**

   Odůvodnění:

   Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato

doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.

Vyhodnocení připomínek 1. až 4.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK podrobněji v příloze vyhodnocení.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní

komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 – silnice 1/43 Troubsko – Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku.“

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu

k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno 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 souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

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.

M.1.4.25. [redacted] (podpisy 112 občanů)

Poř. číslo	**V 24**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159588/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 112 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- Uplatnění věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK
- Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

V únoru 2019 jsem předložil zmocnění od občanů, abych je zastupoval jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu ZÚR JMK.
Byl jsem občany zmocněn, abych věcně shodnou připomínku uplatnil nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona. Návrh Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle S 37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách jihomoravského kraje, www.zurka.cz bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8. 11. 2019.
Níže uvedenou připomínku tímto **uplatňuji** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle S 37 stavebního zákona.

Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
3. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu**

Odůvodnění pro body 1–3:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 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 známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být; ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

4. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracována, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tyto požadavky musí být zahrnuty i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK**.
   Odůvodnění:
   Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.
5. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**
   Odůvodnění:
   Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.
6. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**
   Odůvodnění:
   PÚR z roku 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 části R55 – obchvat Břeclavi. Navrhujeme obnovit stav z roku 2008 a vymezit jej v Aktualizaci ZÚR JMK.

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

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

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace, neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a požaduji abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi j nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. §23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodn23otně se účastnit na pořizování Návrhu.

Podávám tímto **odpor** proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou j smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona. Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz.

*Ust. §23 odst. I stavebního zákona zní: "Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentac**e zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti"*. Formulace „**při** pořizování" jasně dokládá účast na činnostech, které provádí „pořizovatel" územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný obecní úřad, tedy Krajský úřad Jihomoravského kraje. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou je pořizovatel odpovědný „**při** pořizování územně plánovací dokumentace", ale není to jediná činnost, která se „**při** pořizování územně plánovací dokumentace" pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování „pä pořizování návrhu územně plánovací dokumentace", pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky, **u** pořizovatele", jak zní dikce stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006. I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit při jednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno). Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové územně plánovací** dokumentace a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než

prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění 9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího proiednávání „za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva" (podtržení doplněno).* Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. "* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OUPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace.

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému odporu konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v **řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní ust. §27 a §28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi právy, mj. i těmi, která jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu ustanovení zákona odkazovaných výše.**

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením 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.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona 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.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti“ podatele. Postup KrÚ JMK v této věci vychází z platné právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínky 1. až 5.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci

stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní

obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Na vědomí. O vedení dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje bylo rozhodnuto v ZÚR JMK 2016. Odkazujeme na rozsudky, kterými byla ZÚR JMK 2016 potvrzena – rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.26. Pěkný jih z.s. / 22725351

Poř. číslo	**V 25**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159634/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Pěkný jih z.s. / 22725351			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Oldřich Holas, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Moravanská 159/86, 619 00 Brno			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad") doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon") oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK") a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**") a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

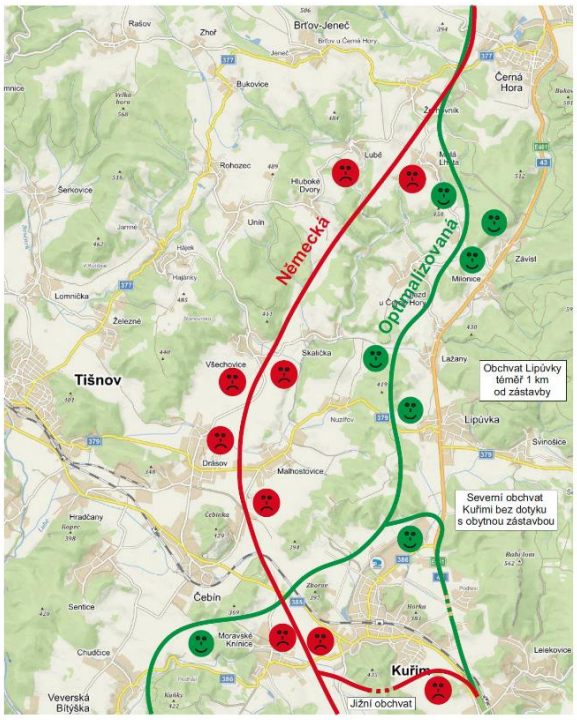
1.1 Trasování komunikací neposouzeno na SEA. Namítám proti vymezení záměru „I/52 MÚK Moravanská“. Tento záměr zásadním způsobem změní trasy dopravních toků v území, a toto nebylo posouzeno v SEA.

1.2 Namítám, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

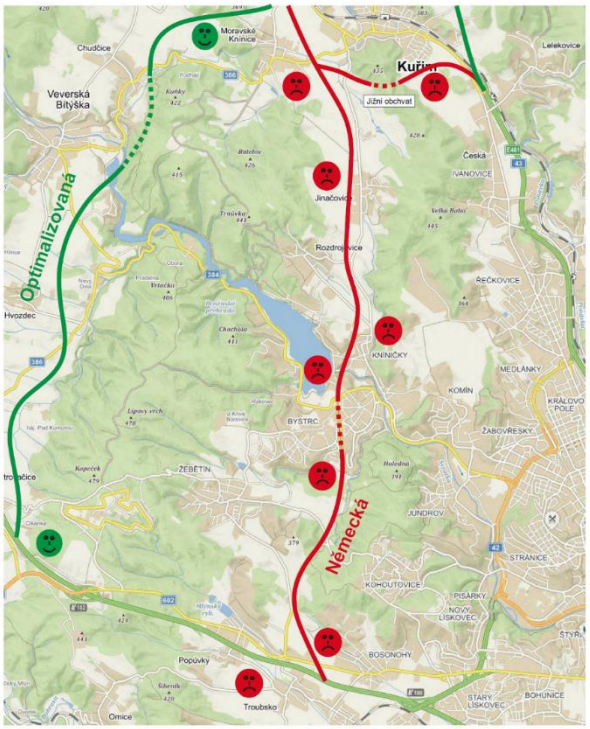
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá” a „Optimalizovaná” severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá” a „Optimalizovaná” jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje,

že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj.*

bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna. ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách."***

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**"*.

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- „Zpracovatelé Územní studie v dokumentu ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže***

***území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant**.*

-** Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. **Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.

***-** „Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má **rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.** Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."*

-** Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). **Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.

-** Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy **v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže

připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,

- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),

- doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,

- doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)

- Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

*- „z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),

*- „Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),

*- „Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),

*- „Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou" variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou"**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem".

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako „*průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry,

pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému poníženío cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská

přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019

- Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního

plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou

k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty" jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih."*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem" a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí", neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43" v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43" ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43", a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****.“*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu)."*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků.* ***Ptáci jsou natolik mobilní****, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43". Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA "*. Jednalo se o posudek

k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: „*Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Posouzení záměru I/52 MÚK Moravanská ozn. DS54 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA).

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS54 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS54 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [56] do Úkolů pro územní plánování.

Optimalizovaná varianta „43“ byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B,

DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve

variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.“*

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****.“*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****.“*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA

v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.27. [redacted] (podpisy 3361 občanů)

Poř. číslo	**V 26**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159665/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] podpisy 3361 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
Připomínky							

- **Uplatnění věcně shodné připomínky_zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK**
- **Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK**

V únoru 2019 jsem předložil zmocnění od občanů, abych je zastupoval jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK.

Byl jsem občany zmocněn, abych věcně shodnou připomínku uplatnil nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZUR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Návrh Aktualizace ZUR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách Jihomoravského kraje, www.zurka.cz, bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8.11. 2019.

Níže uvedenou připomínku tímto **uplatňuji** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona.

Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od Dl po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.**
3. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
4. **V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 Lysice — Sebranice — Velké Opatovice — hranice kraje požadujeme při pořizování Aktualizace ZÚR JMK vypustit a dopravní obslužnost v úseku od MÚK Skalice nad Svitavou (viz návrh Optimalizované varianty D43) požadujeme řešit modernizací silniční sítě silnic I., II. a III. třídy s vytvořením obchvatů pro všechny obce jak v trase na Letovice/Svitavy, tak v trase na Velké Opatovice.**
5. **Požadujeme zrušit koridor D52 Mikulov — Pohořelice a D52/JT, které zavlékají tranzitní těžkou nákladní (kamionovou) dopravu do Brna i brněnské aglomerace, což pokládáme za nepřípustné.**
6. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jihozápadní tangentu, a to i ve formě územní rezervy.**
7. **Požadujeme změnu ZÚR JMK a vymezení obchvatu Znojma mimo území města.**

Odůvodnění pro body 1–7:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 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 známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43 která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MZP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do

Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

8. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tento požadavek musí být zahrnut i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**

   Odůvodnění:

   Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a, toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.

9. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**

   Odůvodnění:

   Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.

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

    Odůvodnění:

    PÚR z roku 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 části R55 – obchvat Břeclavi. Navrhujeme obnovit stav z roku 2008 a vymezit jej v Aktualizaci ZÚR JMK.

****

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

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

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a požaduji, abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a se zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným

orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož, i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, 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.

Podávám tímto odpor proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal, a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou i smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona. Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz, *Ust. §23 odst. I stavebního zákona zní: "Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentac**e zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti"*. Formulace „**při** pořizování" jasně dokládá účast na činnostech, které provádí „pořizovatel" územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný obecní úřad, tedy Krajský úřad Jihomoravského kraje. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou je pořizovatel odpovědný „**při** pořizování územně plánovací dokumentace", ale není to jediná činnost, která se „**při** pořizování územně plánovací dokumentace" pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování „pä pořizování návrhu územně plánovací dokumentace", pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky, **u** pořizovatele", jak zní dikce stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006. I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit při jednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno). Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové územně plánovací** dokumentace a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění 9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího proiednávání „za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise*

pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva" (podtržení doplněno). Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. ”* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OUPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému **odporu** konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní ust. §27 a §28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi právy, mj. i těmi, která jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu odkazovaných ustanovení zákona odkazovaných výše.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením 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.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona 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.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti" podatele. Postup KrÚ JMK v této věci vychází z platné právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínek 1. až 4. a 9.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Ze strany dotčených orgánů ani Zastupitelstva JMK nebyl uplatněn požadavek na zapracování dalších variant.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou

zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 5. a 7.

Záměry dálnice D52, D52/JT a obchvat Znojma nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice", která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme."

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 – silnice 1/43 Troubsko – Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku."

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schvaluje Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 8.

K ÚS JMK viz. vyhodnocení připomínky 1. až 5. a 9.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 10.

O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto v ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Záměr D55 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr vymezený v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.28. [redacted]

Poř. číslo	**V 27**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159704/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad") doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42

odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své připomínky **podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43

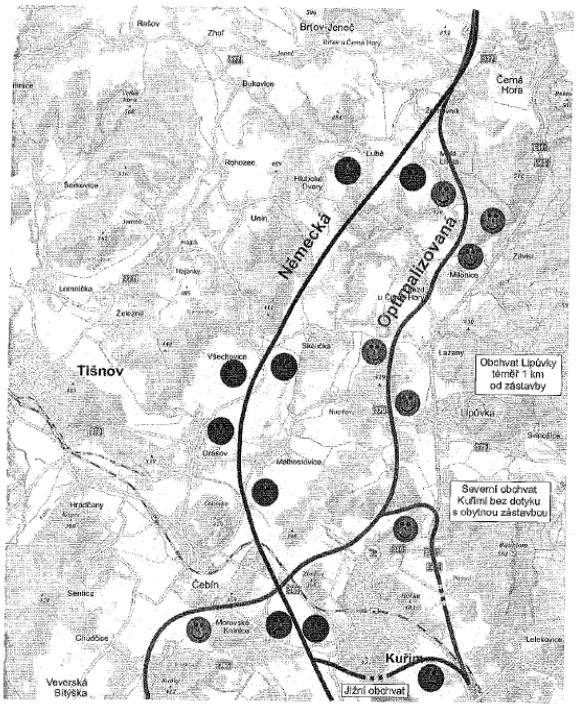
Navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR je veden v těsné blízkosti obce Rozdrojovice a její nové obytné zástavby, která byla řádně povolena. Vliv transevropské komunikace 43 na obec Rozdrojovice by byl velmi negativní, což pokládáme za zcela nepřípustné v situaci, kdy existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže Územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, a to jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

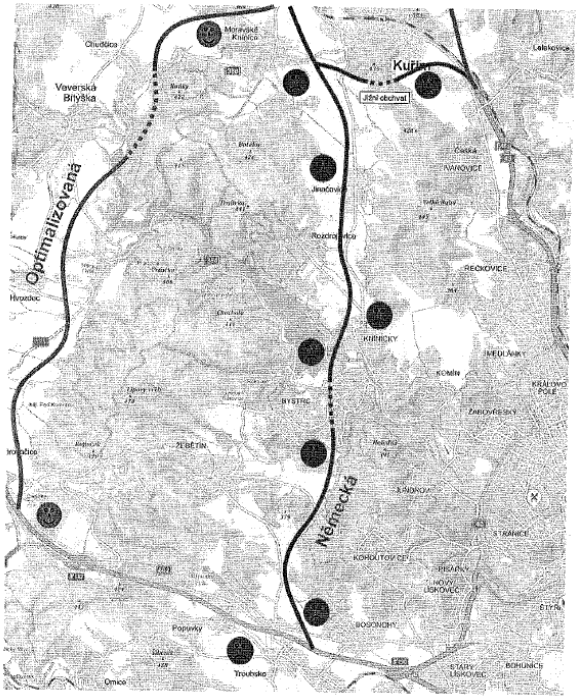
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR,

kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).* ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie*

autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****"*

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*
- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***
- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový*

bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***
- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální

oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),

- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku.* ***V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území“*** (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů* ***v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách*** *nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb* ***je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů*** *stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** *„například“* pomocí *„tunelů, tubusů nebo překrytí“* komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál *„tunelu, tubusu nebo překrytí“* ať již u *„jižní části ulice Černého“* nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti *„severní hranici k.ú. Kníničky“*, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy* .“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním

pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted] docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná

o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích

a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční" varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43"*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43" mimo kategorii „dálnic II. třídy" by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43" z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu", tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty"

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty",** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany"*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření"* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň" spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty" přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty" jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí**

(je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné*

působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.“***

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace ***„je možná pouze*** *při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní**, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, **zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ**."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo **Žebětínský rybník**. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo běločit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem „*Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: „*Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy

i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru

DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA

v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.“*

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka.

Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic

a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl

A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.29. Drásovská iniciativa, z.s. / 02835029

Poř. číslo	**V 28**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159720/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Drásovská iniciativa, z.s. / 02835029			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		JUDr. Zdeněk Jobánek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Drásov 196, 664 24 Drásov			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

V Drásově je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického

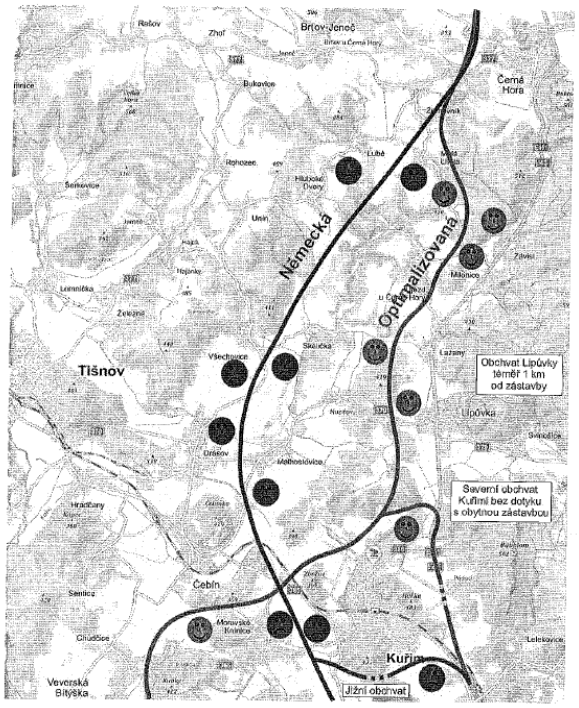
posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

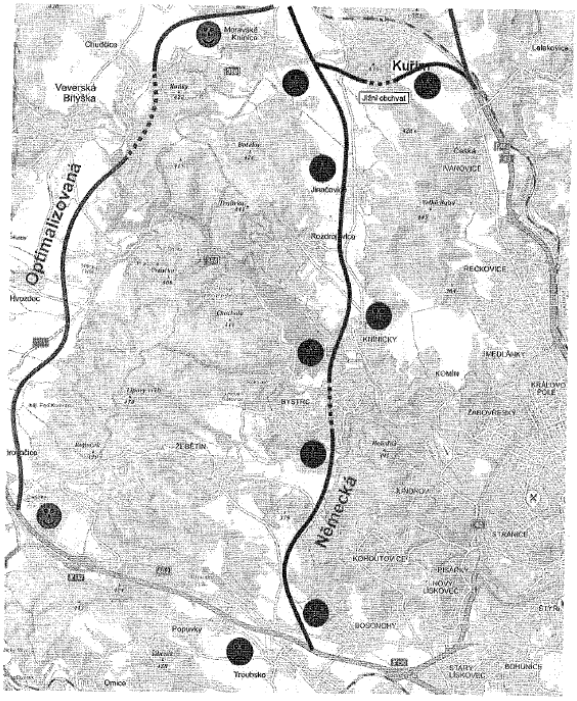
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda*

je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****"*

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel,*

způsob stanovení výšky všech objektů atd.), ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*

- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***

- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."*

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***

- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou" variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou"**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem".

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43" pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou" a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43" se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká" pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá" zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43" mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43" jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční", tj. obsahuje komunikaci „43" jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43" a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv."* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů" (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování", tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování" v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní" ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*" pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*" komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování" odkazováno na úsek „43" specifikovaný jako „*průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú.*

Kníničky)". Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*" ať již u „*jižní části ulice Černého*" nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*", pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43" MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových" úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké" varianty komunikace "43", a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43" mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem". Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43" v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou" variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43", neb povolení k realizaci „43" by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43". Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43". Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43" v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz. /den na 1–8 tis. voz. /den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43") zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*" Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita

dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa

Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43" jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43" je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**". Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční" varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43"*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43" mimo kategorii „dálnic II. třídy" by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43" z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu", tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty"

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty",** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany"*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření"* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň" spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je

nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****.“*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu)."*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se

ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků.* ***Ptáci jsou natolik mobilní****, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.“* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****.“*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d), g) a h).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního

významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.“*

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela

zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na

zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****.“*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****.“*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné

lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.30. [redacted]

Poř. číslo	**V 29**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159735/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

V Drásově je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

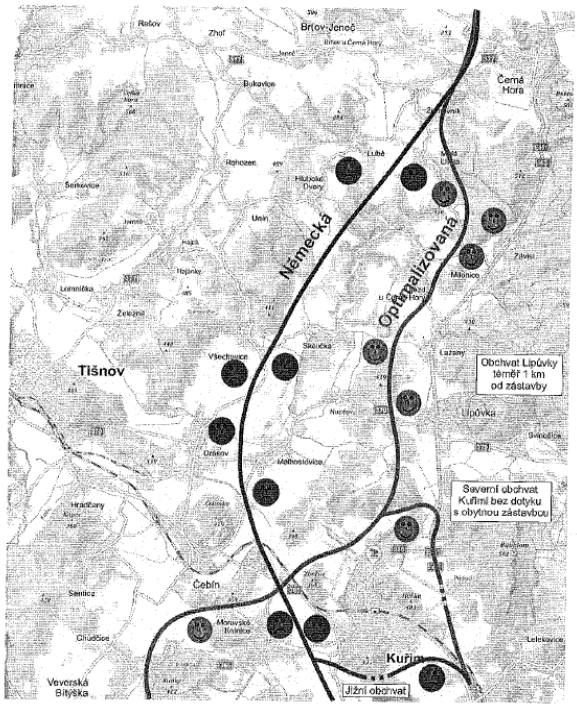
1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

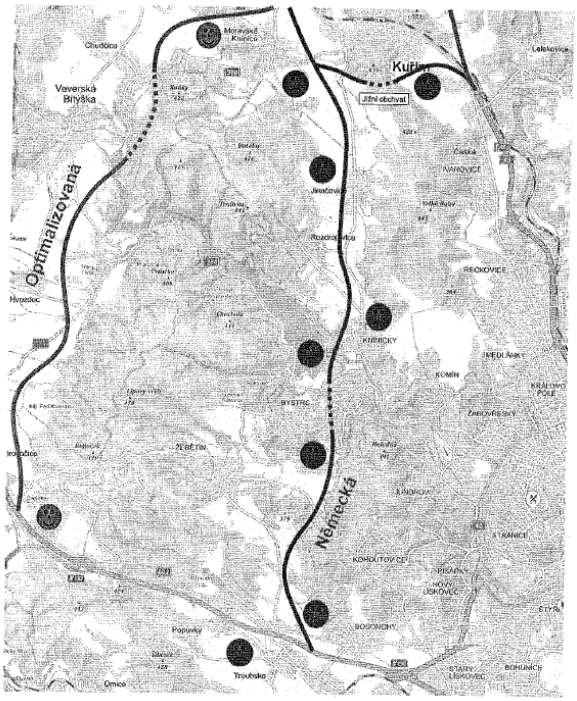
„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické,

že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní

a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).* ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše,*

že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****"*

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*
- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***
- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se*

již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***
- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován**

a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní“ podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018“ (dále „Vyhodnocení“). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**“* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**“* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** *„například“* pomocí *„tunelů, tubusů nebo překrytí“* komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál *„tunelu, tubusu nebo překrytí“* ať již u *„jižní části ulice Černého“* nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti *„severní hranici k.ú. Kníničky“*, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou)

mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43" mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem". Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43" v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou" variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43", neb povolení k realizaci „43" by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43". Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43". Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43" v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43") zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*" Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde ke zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně, a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385

v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek". Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43" jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**", kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43"). Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty" jako varianta „silniční" zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou" (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43" došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***" Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43" jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43" je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení

rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih."*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem" a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí", neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43" v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43" ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43", a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů*

stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****."*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území."*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné."*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové*

zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„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.“*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní**, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.“* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,*

zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ.“

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo **Žebětínský rybník**. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii

novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování

komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d), g) a h).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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."

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim.

Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 %

těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů:

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****.“*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****.“*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží

tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.31. Občanské sdružení Drásov, z.s. / 22815988

Poř. číslo	**V 30**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159802/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Občanské sdružení Drásov, z.s. / 22815988			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		JUDr. Zdeněk Jobánek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Drásov 196, 664 24 Drásov			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad") doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon") oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK") a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**") a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

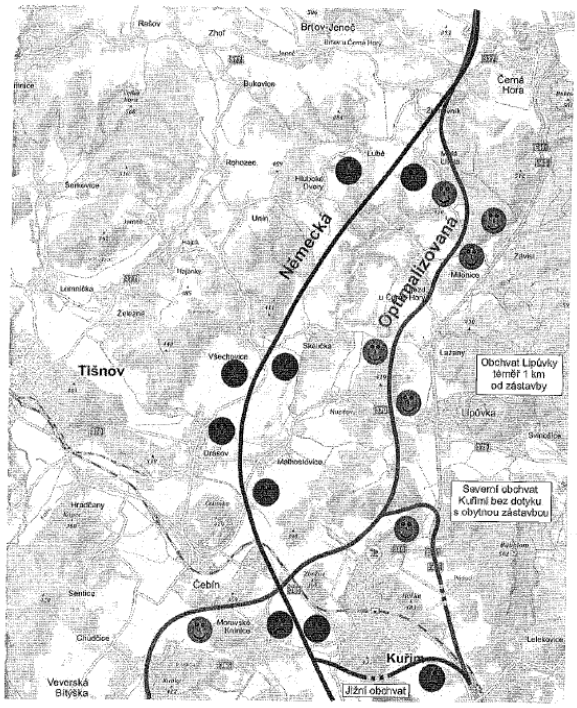
V Drásově je navrhovaný koridor komunikace "43" v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

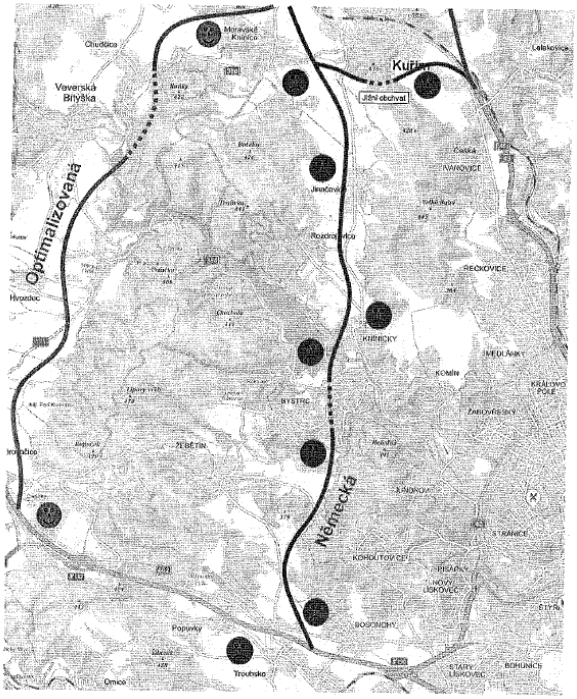
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným" (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým" (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé" (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné" (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR,

kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).* ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie*

autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****"*

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*
- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***
- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový*

bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.“

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant“ ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***
- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby“, nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …“ Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***“.

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“. **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální

oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),

- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku.* ***V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území****“* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů* ***v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách*** *nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb* ***je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů*** *stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako „*průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému poníženío cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním

pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná

o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích

a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční" varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43"*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43" mimo kategorii „dálnic II. třídy" by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43" z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu", tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty"

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty",** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany"*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření"* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň" spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty" přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty" jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí**

(je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné*

působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****."*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území."*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné."*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace ***„je možná pouze*** *při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu)."*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní**, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, **zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ**."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo **Žebětínský rybník**. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43". Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* ". Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*". Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43", kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy

i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku

úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d), g) a h).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.“

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim.

Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 %

těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****.“*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****.“*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží

tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.32. [redacted]

Poř. číslo	**V 31**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159933/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle § 37 stavebního zákona:

> <u>Požadujeme řešení D43 jako obchvatu z hlediska celého Brna</u>

> Problém je nutné řešit z hlediska celého Brna, která má problém se zavlékáním tranzitní a kamionové dopravy. Díky tomu se každým rokem zvyšuje dopravní přetížení města Brna,

dopravní nehodovost, zhoršuje se životní prostředí, a s tím spojená zdravotní zátěž na občany města Brna.

> Každé tranzitní vozidlo musí projet některou z obytných částí našeho Brna, to je špatně a musí se tento stav aktivně řešit. Na to už přišli naši dědové, když vymysleli, že průjezdní doprava nebude jezdit přes náměstí, okolo kostela, ale že jak nám, tak tranzitní dopravě, bude určitě lépe, když se vybuduje obchvat obce jako celku a nikdo nebude průjezdní dopravou poškozován.

> Město Brno má společné zájmy a není cílem jedné městské části, aby bojovala s jinou městskou částí. **Společným zájmem celého moudře řízeného města, je ochránit všechny své občany, a těm již postiženým účinně pomoci, a ty nepostižené, nedovolit negativně postihnout.** Není možné ve snaze pomoci jednomu, postihnout druhého. Pokud jsou jednotlivé části města Brna stavěny proti sobě, nevede to k ničemu pozitivnímu, pouze se dále prodlužuje nežádoucí zatížení těch částí Brna, kde zbytečné zatížení tranzitní dopravou bohužel, nyní již existuje.

> **Řešením pro tranzitní dopravu, může být pouze plnohodnotný obchvat celého Brna.** Pokud jej nebudeme požadovat, budeme se zde čím dál více utápět v hluku, prachu, v znečištěném ovzduší, a na vnitroměstských silnicích zápasit s kamiony třeba někde z Pobaltí.

> Od roku 2009 existuje autorizovaný projekt tzv. **Optimalizované varianty D43**, který je nejen západním obchvatem celého Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale byl cíleně propracován tak, že tvoří kvalitní obchvaty všech obcí od Dl až po Boskovice. A to by nám všem jistě pomohlo.

> Bohužel, zatím **Optimalizovanou variantu D43**, město Brno odmítalo. Jsou nás desítky tisíc občanů, kteří si přejeme Optimalizovanou variantu D43 (tzv. Boskovickou brázdu) a věříme, že JMK a město Brno své občany přece jen vyslyší, konečně ji korektně zahrne do výběru a následně ji vybere jako nejvhodnější. Optimalizovaná varianta byla cíleně propracována tak, že tvoří i **kvalitní obchvaty všech obcí na trase** od napojení D43 na dálnici Dl až po Boskovice.

> Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci **severního** obchvatu Kuřimi **zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů** (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. **Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi**.

> Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že **pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu cca 70 %** (uvádí to studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy.

> Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 uvádí **cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě**. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho **4,2 - 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy**.

> Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 cca **4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy** denně pro rok 2035 v Brně – Kníničkách. Studie pro Ministerstvo dopravy z roku 2018 uvádí velmi vysokou celkovou intenzitu **34,2 tis, vozidel denně** pro 2040.

> Doposud **není nikde zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy** v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy **systematicky podhodnocené**. Jak je to možné?

> Navrhované řešení JMK, tj. koridor Bosonohy – Bystrc, tedy pro průtah „43" vede ke **zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami** a s tím spojené dopravní zatížení i Kohoutovic.

> Je zapotřebí se uvědomit, že mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě, a to je nepřípustné.

> Již dnes jsou **významně překračovány zákonné limity** hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. **Kritickou oblastí je již dnes. oblast okolo DI (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice). Tento stav není možno opomíjet.**

> Plánovanou komunikaci „43" napojenou na Dl v Brně-Bosonohách **nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení zákonných limitů i bez „43 "se zde však nedaří už dnes**. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, není žádné jiné řešení, jak zde nadlimitní zátěž snížit.

> Je zapotřebí si rovněž uvědomit, že provoz silnice 11/602 v Bosonohách je realizován **pouze na časově omezená povolení (ČOP)** od Krajské hygienické stanice. Masivní překračování limitů hlučnosti je zde „kryto" tzv. starou hlukovou zátěží (SHZ), ale díky stále se navyšující úrovni hlučnosti působené dopravou použití SHZ přestává být legální. Rozsudek soudu o zrušení posledního ČOP pro Bosonohy je právoplatný a nové ČOP není ani vydané.

> **SHZ přestává být aplikovatelná např. při výstavbě nové komunikace v území.** Realizace „43" je tedy v oblasti Bosonohy – Troubsko, i z tohoto důvodu právně nemožná.

> Zákonné **limity znečištění ovzduší se postupně zpřísňují a město Brno plánuje z úst pana náměstka Mgr. Hladíka výrazné snižování znečištění**. Jak se chce JMK a město Brna s tímto vypořádat, když navrhuje do Brna vpustit i tranzitní a kamionovou dopravu? Např. již od roku 2020 je uzákoněno další zpřísnění limitů pro jemný polétavý prach (frakce PM2,5), a to 0 20%

> Je zapotřebí si rovněž uvědomit, že Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i **nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní.** Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.

> Je naprosto nepřípustné ničit a jakkoliv více narušovat rekreační oblast **Brněnské přehrady**.

> Dlouhé tunely v **intravilánu** mají **problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů**.

> O vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. **Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné.**

> Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou **projekty na mnoho let, mnohdy i desetiletí**, Tak dlouho **nelze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna.** Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna **v extravilánu zcela mimo území města Brna.**

> Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla **extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale potažmo i pro celé Brno a neúnosná pro obyvatele dotčených částí i dopravu.**

> Je naprosto rovněž nepřípustná výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi pro město Brno. Takové řešení by neodvedlo z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO.

> Není možné nadále zavírat oči před zřejmě ekonomickými zájmy starosty Kuřimi, p. Sukalovského a dalších osob, kteří „jižní obchvat" Kuřimi prosazují. „Severní obchvať za průmyslovou částí Kuřimi je velmi dobře proveditelný a uchrání obyvatele rodinných domů v jižní části Kuřimi, kteří by jinak byli nepřípustně jižních obchvatem dotčeni.

> Použití „jižního obchvatu" Kuřimi by bylo dále **kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43** a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov – Malhostovice, což jsou dvě již dnes prakticky srostlé obce, kde D43 naráží na velmi silný odpor místních občanů a vedení D43 touto trasou je prakticky nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a známý konflikt s lokalitami NATURA 2000.

> Tlak na realizaci jižního obchvatu Kuřimi místo severního by jen prodlužoval kritickou situaci v Lipůvce. Naopak severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za místní průmyslovou zónou

vytváří velmi kvalitní obchvat Lipůvky (téměř 1 km od okraje Lipůvky) a může situaci v Lipůvce dobře vyřešit.

> Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině – Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky.

> Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly náklady mnoha miliard (řádově cca 20++ miliard Kč). Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů **lze odhadovat dobu postupné realizace na cca 10++ let**. Kdo prosím, tedy tyto investice a náklady na tunely/tubusy zaplatí?

> Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.

> Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která údajně má řešit trasování komunikace 43 jako průtah městem Brno, obsahuje závažné chyby a rozpory, a to např. ve volbě jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší a použitím chybných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, nebyla provedena ani hygienická studie atd.

> Z uvedených důvodů je územní studie nepoužitelná jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK a požadujeme nápravu jejího chybného zpracování a korektní vyhodnocení.

Vážení, zamyslete se, prosím, na shora uvedenými výhradami a argumenty. Neničte naše krásné Brno a dotčené obce, naše zdraví, naše domovy, naši jedinečnou přehradu s rekreací až pro 24tis. osob.... Jde o celé Brno, a dobré řešení pro celé Brno existuje. Je to obchvat celého Brna.

Vyhodnocení připomínek

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43" je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43 – I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru D43 – I/43 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K překračování zákonných limitů a realizaci silnice 43 uvádíme, že povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

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.

Platný zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. transponuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

Základní tezí tohoto zákona je skutečně požadavek nejen snižování rozlohy území s překročenými imisními limity a současně také na nezhoršování kvality ovzduší na ostatním území. Přípustná úroveň znečištění ovzduší je však definována platnými imisními limity dle přílohy č. 1 k tomuto zákonu a nikoli stávající úrovní znečištění. V ust. § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb. se navíc výslovně uvádí, že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou stavbu je účelné provádět ve fázi jejího projektování, kdy jsou známy veškeré technické parametry navrhované stavby. Ve fázi územního plánování (územní studie) nejsou známy parametry stavby v takové podrobnosti, aby bylo možné sestavit odpovídající návrh kompenzačních opatření, který by splňoval podmínky stanovené platnou legislativou (zákon o ochraně ovzduší). Rozptylová studie zpracovaná v rámci ÚS JMK proto nikdy neměla za cíl stanovit konkrétní návrh kompenzačních opatření.

V rozptylové studii jsou určeny oblasti (obce), kterým se na základě vypočteného celkového imisního zatížení po realizaci jednotlivých variant doporučuje z pohledu kompenzačních opatření v budoucnu věnovat zvýšená pozornost. Uvedený výčet obcí a příkladů nejčastějších kompenzačních opatření není a ani nemůže být úplný a závazný. V dalších fázích projektové přípravy jednotlivých konkrétních dopravních staveb bude zpřesněn na základě aktuálních znalostí o území a parametrech uvažované stavby.

Uvedené úvaha vychází z paradigmatu, že výstavbou jakékoli nové komunikace dojde k přesunu stejných dopravních výkonů i stejných emisí z dopravy na novou trasu a současně nedojde k poklesu na původní trase (v centru města). Tento závěr je naprosto zavádějící a úmyslně matoucí, protože logicky nová trasa silniční komunikace umožní projektovat dopravní komunikaci tak, aby nedocházelo ke zbytečnému narušení plynulosti, a tedy i zbytečným emisím znečišťujících látek do ovzduší. Na původní trase pak logicky musí dojít k poklesu dopravních výkonů, a tedy i emisí. Současně nová trasa komunikace umožní realizovat v centru další netechnická opatření na snížení vlivů dopravy (rezidentní parkování, nízkoemisní zóny, selektivní zákazy vjezdu, preferenci cyklo a pěší dopravy aj.).

Obecně má plynulost silniční dopravy výrazně pozitivní vliv na emise poletavého prachu tím, že když auto jede plynule, jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva, a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování. Stejně tak plynule jedoucí auto nebrzdí a neakceleruje, což jsou další významné zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění, resp. otěrů pneumatik při akceleraci. Tyto nestandardní tedy „neplynulé stavy" mají významný vliv na množství emisí z dopravy v centrech měst oproti obchvatovým komunikacím, kde se tyto jevy v podstatě nevyskytují.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z Bosonoh řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

K jižnímu obchvatu Kuřimi sdělujeme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná se o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

V podání jsou uváděny hodnoty intenzit nákladní dopravy z různých podkladů k tomu lze dodat, že součástí ÚS JMK bylo zpracování modelování dopravy a jednotlivé navrhované varianty dopravního řešení byly porovnány za stejných podmínek a stejnou metodikou.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) a zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43

odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dotčení lokalit Natura 2000 záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Záměr D43-I/43 včetně jižního obchvatu Kuřimi společně se záměrem I/43h Česká – Lipůvka ozn. DS46 významně ulehčí dopravě na stávající I/43 tj. i dopravě přes obec Lipůvka.

Ke spekulaci podatelů o nákladech na tunelová řešení uvádíme, že ZÚR 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 především ve fázi rozhodování v území. Nutno dodat, že investorem staveb dálnic a silnic I. třídy je stát.

Výhrady podatelů k ÚS JMK jsou nekonkrétní. Není uvedeno v čem spočívají závažné chyby a rozpory.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.33. [redacted]

Poř. číslo	**V 32**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159934/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

My, níže podepsaní občané Jihomoravského kraje, tímto vznášíme následující připomínky k aktualizaci č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:

V návrhu dochází ke změně trasy napojení silnice první třídy I/40 na Břeclav z plánované dálnice D52 Brno Vídeň. Změna je označena jako DS 17. Navrhovaná změna nezohledňuje v dostatečné míře kolizi se stávajícími i plánovanými obytnými zónami města Mikulova. Navržená změna spíše vypovídá o tom, že jejím tvůrcům je přednější zájem soukromých investorů v budoucí lázeňské zóně než zájem stávajících obyvatel dotčených oblastí. Nová trasa je navrhována tak, že se vyhýbá jen některým obytným zónám, ale neřeší kontakt s obytnými zónami, které jsou stávajícím provozem na komunikaci I/40 nejvíce dotčeny.

Proto žádáme, aby napojení 140 na D52 v k.ú. Mikulov na Moravě bylo vedeno v takové trase, aby odklonilo dopravu především od stávajících i plánovaných obytných zón města Mikulova. Tedy včetně

- domů na ulici U Celnice, které jsou výškově pod úrovní komunikace I/40,
- včetně domů na ulici Valtická, z nichž několik je v současnosti nejblíže stávající komunikace /I40 a kde žádná odpovědná osoba doposud nenechala uskutečnit potřebná měření, která by prokázala, to, co víme všichni, totiž že již stávající stav nevyhovuje hlukovým limitům
- a včetně lokality pro plánovanou výstavbu rodinných domů mezi ulicemi Valtická a Vídeňská

Požadujeme za samozřejmost, že pokud má projekt komunikace D52 řešit dopravní problémy v regionu a dopady tranzitní dopravy na obyvatele kraje, tak bude proveden tak, aby tyto problémy skutečně řešil jako celek, tedy včetně souvisejících napojení na tuto komunikaci.

Dále žádáme o písemné sdělení, místa a času projednání těchto připomínek a místa a času jednání zastupitelstva Jihomoravského kraje, na kterém se bude projednávat návrh Aktualizace č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navržena úprava koridoru vymezeného v ZÚR JMK 2016 pro homogenizaci silnice I/40 Mikulov – Sedlec ozn. DS17 tak, aby směřoval k plánované MÚK na dálnici D52 u hraničního přechodu Mikulov.

Úprava koncepce nasměrování silnice I/40 k nové MÚK u hraničního přechodu ČR/Rakousko vychází z podnětu města Mikulova, které tento záměr koordinuje s ŘSD ČR. Podkladem pro úpravu koridoru DS17 byla dokumentace „D52 5206.2 MÚK Mikulov jih – st. hranice ČR/Rakousko, technický podklad pro změny ÚPD Mikulov“ (PK OSSENDORF s.r.o., 2016). Ta posloužila také jako podklad pro nově zpracovávaný územní plán Mikulov (návrh ÚP pro veřejné projednání, Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2018). V rámci ZÚR se tedy jedná o úpravu směřující ke zkoordinování s aktuálním stavem této problematiky. Změna nasměrování komunikace jednak zlepší její dopravní návaznost na trasu D52 (původně byla silnice I/40 napojena v zástavbě Mikulova na silnici I/52) a zároveň bude vedena mimo zastavěné území města, čímž se omezí její vliv na zdraví obyvatel.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS17 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS17 jsou uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [41] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c).

Město Mikulov a ministerstvo dopravy k úpravě koridoru záměru DS17 neměli připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.34. 14 občanů

Poř. číslo	**V 33**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159977/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**14 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

1) Souhlasím s rozšířením D1, požaduji však řešit v předstihu obchvat Bosonoh, jako obslužnou komunikaci. Při rozšíření D1požaduji splnění zákonného limitu hluku a prachových imisí.
2) Z ulice Pražské požaduji vyloučit veškerou tranzitní dopravu. Ulice Pražská slouží při jakékoliv kolizi na D1 jako náhradní komunikace a situace je již neúnosná.

3) Nesouhlasím s navrženou trasou D43, neboť by došlo k zvýšení hlukové zátěže a imisí jak pro občany Bosonoh, tak okolních obcí.
4) Navržená aktualizace se vůbec nezabývá se synergií hlukové zátěže D1, D43, 602 a případně navrženou VRT.
5) Neřeší synergii imisí ze všech navržených a stávajících zdrojů.
6) V případě realizace VRT požaduji tuto umístit do protihlukového tunelu, aby nezvyšovala hlukovou zátěž a nevytvořila bariéru mezi Bosonohami a Troubskem, kde je náš kostel a hřbitov. Propojení na obec Troubsko musí zůstat zachováno.

Vyhodnocení připomínek

Rozšíření dálnice D1, obchvat II/602 Bosonohy a VRT Praha – Brno nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn. Případná realizace záměrů je věcí investora.

K požadavku na vyloučení tranzitní dopravy z ulice Pražská uvádíme, že z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku. Zachování propojení na obec Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení.

K nesouhlasu s navrhovanou trasou D43 uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.3. *Hodnocení synergických a kumulativních vlivů* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnotících tabulek je i vyhodnocení vlivů kumulativních a synergických se záměry rozšíření D1 a II/602 obchvat Bosonoh. VRT je vymezena formou územní rezervy, její potřeba a plošné nároky je potřeba prověřit. Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzují.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

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.

M.1.4.35. [redacted]

Poř. číslo	**V 34**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160076/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

V Drásově je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

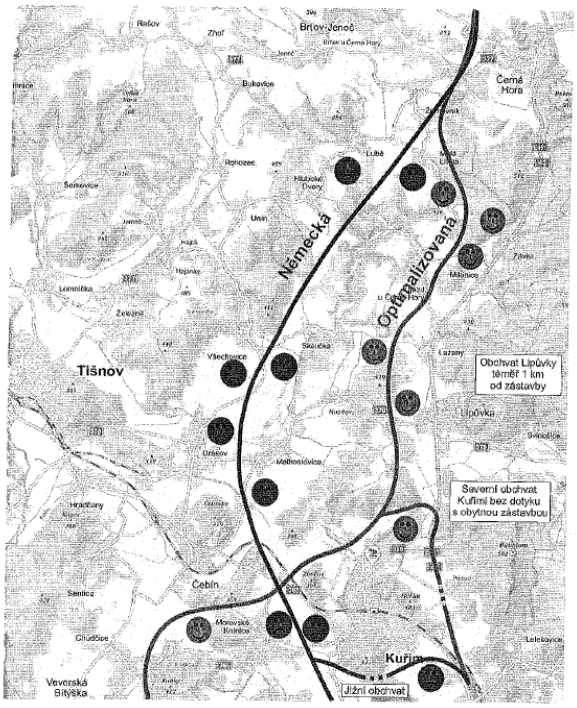
1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

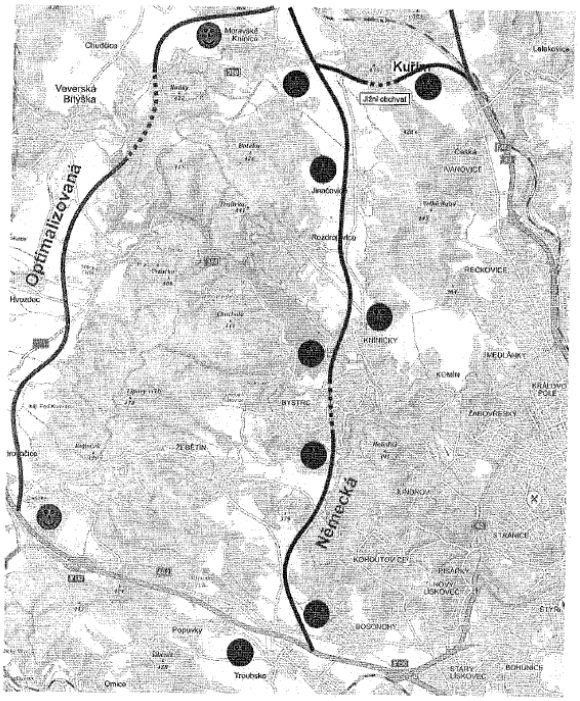
„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela

logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní

a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- „Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla

a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****"*

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*
- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***
- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více*

významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***
- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách"*** (str. 5),

- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku.* ***V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území“*** (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů* ***v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách*** *nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb* ***je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů*** *stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** *„například“* pomocí *„tunelů, tubusů nebo překrytí“* komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál *„tunelu, tubusu nebo překrytí“* ať již u *„jižní části ulice Černého“* nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti *„severní hranici k.ú. Kníničky“*, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním

pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná

o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích

a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční" varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43"*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43" mimo kategorii „dálnic II. třídy" by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43" z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu", tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty"

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty",** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany"*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření"* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň" spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty" přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty" jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí**

(je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné*

působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.“***

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace ***„je možná pouze*** *při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní**, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, **zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ**."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo **Žebětínský rybník**. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo běločit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem „*Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: „*Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy

i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku

úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d), g) a h).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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."

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim.

Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 %

těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží

tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.36. [redacted]

Poř. číslo	**V 35**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160078/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad") doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon") oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK") a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**") a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

<u>Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA</u>

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Skaličku

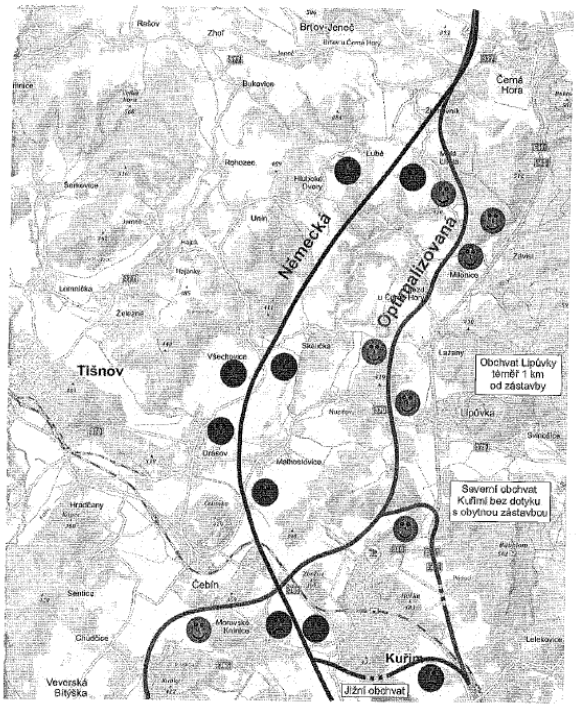
Ve Skaličce je navrhovaný koridor komunikace "43" v návrhu AZÚR těsně u nové obytné zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Skaličky by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

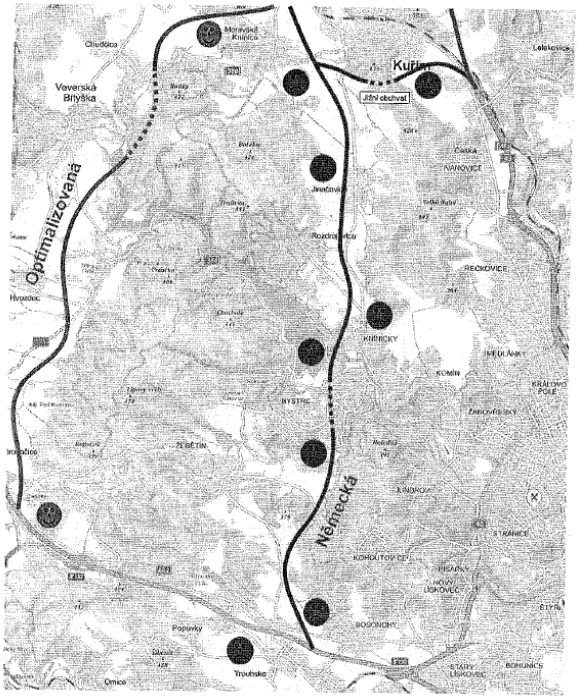
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným" (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým" (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé" (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné" (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním", jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR,

kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).* ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie*

autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*

- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.***

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*
- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***
- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový*

bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***
- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální

oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),

- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku.* ***V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území“*** (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů* ***v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách*** *nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb* ***je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů*** *stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** *„například“* pomocí *„tunelů, tubusů nebo překrytí“* komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál *„tunelu, tubusu nebo překrytí“* ať již u *„jižní části ulice Černého“* nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti *„severní hranici k.ú. Kníničky“*, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy* .“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním

pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted] docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná

o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích

a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční" varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43"*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43" mimo kategorii „dálnic II. třídy" by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43" z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu", tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty"

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty",** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany"*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření"* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň" spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty" přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty" jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí**

(je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné*

působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.“***

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace ***„je možná pouze*** *při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"* (…) *„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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování."*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní**, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný."* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, **zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ**."*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo **Žebětínský rybník**. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo běločit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem „*Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: „*Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy

i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru

DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA

v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.“*

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.37. [redacted]

Poř. číslo	**V 36**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160149/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Připomínky k aktualizaci ZÚR pro Jmk, prosím odpověď na každou individuálně, včetně podotázek 2a, 2b až 2h.

1. Aktualizace je prováděna invariantně, není možno vybírat z různých variant na životní prostředí obyvatel žijících na daném místě. Jako varianty není možno brát umístění komunikace do stejného místa.
2. Odstranění varianty dálniční sítě (Optimalizovaná varianta) bylo provedeno pouze dle přání současných úředníků bez uvedeného důvodu, neb odůvodnění na základě výsledků studie Jmk není možno brát jako odůvodnění neb (hlavní chyby jsou uvedeny v bodě a-h:
   a. Studie není zpracována dle zákonů a metodických pokynů (hluková studie, emisní studie), v hodnocení není jasně definován postup a vypočtena nejistota výpočtu, validace hodnot a chybné interpretace zvolené metodiky, model a intenzity dopravy jsou stanoveny chybně. Bez těchto informací není možno není možno touto studií provést jakékoliv hodnocení
   b. V hodnocení studie nebyla použita variantní Kalčíkova optimalizovaná varianta, pouze torzo na základě zásahu neznámého úředníka, který z důvodu neznalosti norem, Kalčíkovu variantu zprasil, aby ji zneatraktivnil, avšak stejný problém s křižovatkami v Hitlerově variantě zůstal bez povšimnutí (vzdálenost křižovatek Brno Výstaviště, Brno Bosonohy). Tj varianty se neposuzovali nestraně a nezávislé, tj. studie nebyla nezávislá s podklady bylo manipulováno, a úředníci kraje nejsou schopni sdělit ani kdo toto vyškrtnutí nařídil ani odůvodnit, proč stejné opatření nebylo uděláno pro spřažené křižovatky, MÚK Brno Západ a MÚK Brno Bosonohy.
   c. Ve studii je použití chybný dopravní model, navýšení intenzit dopravy nevychází v roce 2020 či 2035 z koeficientů nárůstu TP 225, tento rozpor však není, jakkoliv odůvodněn
   d. Studie ignoruje rozhodnutí NSS, který zrušilo předchozí pokus o ZUR, bez toho, aby doložilo možno realizace této varianty (nepřekročení hygienických limitů), přičemž

současnosti použitá varianta byla zrušena již v roce 2011 s odůvodněním, že tato varianta nemá předpoklady pro výstavbu z důvodů překročených hygienických limitů od navrhovaných a stávajících komunikací. Toto posouzení však v současné variantě nebylo provedeno a nechává se až na územní rozhodnutí.

e. Byla navržena silniční varianta (silniční varianta), která je v rozporu s platným zákonem
f. Závěry studie o tom, co je hlavní kritérium výběru nebylo zveřejněno předem, hodnocení vychází z nejednoznačných výsledků, které jsou zatíženy násobně vyšší chybou, než je deklarovaný přínos, jsou voleny nejhorší varianty, které nadlimitně zatíží nejvíce obyvatel
g. Není prováděno porovnání pro celé ucelené úseky komunikací tras v celém Jmk
h. Úmyslně je používáno názvosloví např. MÚK Troubsko, i když tato křižovatka leží z 98 % v Brně — Bosonohách, tak aby se mátla veřejnost s tím, že tato křižovatka leží mimo Brno a obyvatelům tak méně škodí.

3. Ve zvolené variantě nejsou závazně definované protihluková opatření. V dokumentech je pouze definováno, že u Hitlerovy varianty má být zajištěny nadstandardní podmínky. Nicméně bude-li město žádat nadstandardní podmínky, bude to znamenat, že tyto nadstandardní podmínky si Brno musí samo zaplatit (neb úředníci nemohou rozhodnout o placení nadstandardních opatření, které nevyžaduje zákon (jsou-li splněny limity hlučnosti). Není ani jasné, kdo by takové opatření platil. Jestli Brno, tj. výstavba těchto naslibovaných tunelů vyjde min na 2miliardy na 1 km a při požadavku cca 6-7 km tunelů by byla realizace cca 15 let od schválení trasy a kopnutí do zemně. Tj. s touto variantou není možno počítat dříve než v roce 2060.
4. Realizace Hitlerovy varianty bude obtížná, neb současnou komunikace využívá cca 20 tis. aut denně. Tj. bude se muset pro cca 10-15 let vytvořit alespoň provizorní komunikace, která tuto dopravu vyvede z Bystrce
5. Není provedena ekonomická studie, která by dokládala, jaké náklady si jednotlivé varianty vyžádají. A protihlukové varianty stavěné na pětníku, vždy budou násobně dražší než u komunikace, která je vzdálena od obcí 500-1500 m. Bez tohoto vyčíslení není možno přijmout jakékoliv rozhodnutí. Neb ani hluková studie neudala jaké protihlukové opatření je nutno vystavit, aby bylo možno ochránit veškeré obyvatelstvo kolem komunikace. Porovnávat dopady hluku na obyvatelstvo bez nařízeních protihlukových opatření u variant je nesmysl. Neb se porovnává dopady na obyvatelstvo, které vlastně ani nenastanou. Tj u hlukové studie není definováno kolik obyvatel tedy bude touto komunikací zasaženo, ani počty obyvatel kolik se bude muset vystěhovat (dát jim kompenzační opatření). Daná hluková studie tedy porovnávala nesmysly.
6. Porovnávat nárůst hlučnosti, které nepřesáhne hygienický limit je nesmysl stejně tak porovnávat pokles hlučnosti bez doložení dodržení hygienického limitu. Není ani doloženo, že by určité skupině hluk zůstal stejný. Přitom dle zákona pokles či nárůst hlučnosti o 0,9 dB nelze považovat za nárůst či pokles. Hluková studie by se tedy měla označit za studii prováděnou v rozporu se zákonem a požadovat vrácení zaplacené ceny.
7. Rozhodovat se o variantě, která je nejšetrnější pro dané území je nesmysl (Maleček — Rovnost), ale dle ceny, dopadů dopravy na obyvatelstvo a obce
8. V dopravním modelování se neřešila celková zátěž (v hlukovém programu chyběla i VRTka) ... tj. souběh vícero zdrojů (D1, D43, VRT, obchvat). Přičemž není doloženo, že by byla tato stavba zde realizovatelná. Tj. doložit, že hlučnost v místě od všech zdrojů zajistí s dostatečnou rezervou nepřekročení hygienických limitů 60/50 dB. Neb maximální hodnoty limity 60/50 musí být sníženy min. o koeficient navýšení hlučnosti ve smyslu §77 odst. 5 zákona 258/2000Sb definovaný v nv. 272/2011SB v §20 odst. Toto hodnocení nebylo nikdy uděláno. Přičemž protihlukové opatření na snížení hluku z 70 an 60 dB mohou být minoritní v porovnání s dalším nutným snížení hlučnosti z 60 an 57 dB. Toto ekonomické vyčíslení však chybí.

9. Smyslem územního plánování by mělo snížit nezákonné stavy či dlouhodobé trvalé výjimky v území, nikoliv je jakkoliv konzervovat pro budoucnost (nadlimitní zátěž v Bosonohách se přivedením další dopravy nesníží).
10. Od roku 2001 není schopna D1 přijmout takové patření, kterým by byly dodrženy hygienické limitu hlučnosti od této komunikace. Tj přivedením další dopravy do oblasti Bosonoh, Troubska a Ostopovic bude znamenat pouze další zvýšení hlukové a emisní zátěže. Tj. je nutno zásadním způsobem i navrhnout i protihlukové opatření na D1 by tedy nejlépe nejprve navrhnout a ověřit, zdali je v současnosti možné dodržet hlukový limity hlučnosti v této oblasti s kombinaci D1 a nutného obchvatu Bosonoh před tím, než se zde bude budovat navrhovat něco dalšího. Neb již ze současně platné legislativy by se měly v co možná nejkratším možném čase realizovat takové opatření, které sníží nadlimitní hluk po hygienický limit.
11. Dle zákona o pozemních komunikací musí mít dálnice definovanou objízdnou trasu v podobě 2proudé komunikace. Nicméně v plánech ZUR tato komunikace není definována a ani v hlukové studii ani emisní studii není s touto komunikací počítáno, stejně tak s VRT-kou. Bude nutné tuto studii udělat znovu s reálnými a skutečně plánovanými prvky...
12. Na invariantním prvku obchvatu Bosonoh je započtena intenzita jdoucí přes střed obce 12 tis. aut, a 5-6 tisíc aut po obchvatu, přičemž sama obec vyprodukuje max. 3-4 tis. aut denně. Tj. z dopravního modelu je patrné, že obchvat použije pouze 50% tranzitní dopravy. Tj. jen dokazuje chybu úředníků, kteří definují zátěž na invariantních prvcích, dle jejich potřeb, aby dosáhly nařízených výsledků před reálným stavem. Přitom je nutno dodat, že je potřeba snížit intenzitu dopravy v Bosonohách na takovou úroveň, aby hlučnost na této komunikaci splnila hlukový limit. (Intenzita klesla pod 3000 aut denně). Dle intenzity dopravy cca 15000 po obchvatu + další zvýšení je lépe počítat s obchvatem 4 pruhovým.
13. Je nutno navrhnout obchvat Bosonoh tak, aby se nadlimitní hlučnost z Pražské nepřišla z druhé strany domů do Bosonoh, které mají ochránit. TJ. nutné doložit, aby hlučnost z dopravy neobtěžovala Bosonohy, přičemž tato hlučnost je již překročená z D1, má se zde instalovat obchvat, VRT či křižovatka z D43 či dokonce jihozápadní tangentou. I když předchozí ZUR Jmk byla zrušena proto, že úředníci neprokázali realizovatelnost tohoto plánu, současný plán to také nedokazuje, přitom do těchto plánů přibyl i další zdroj VRT.
14. Zásadní chybou ve vyloučení jedné z variant je to, že nebyla posouzena dálnice dle Kalčíkovy varianty samostatně, bez toho, aby byla navržena i silnice Hitlerovou stopou. Stavět 2 komunikace vedle se je neekonomické. Toto hodnocení nebylo nikdy provedeno.
15. Byla vyřazena jedna z variant, aniž by byly spočítány skutečné dopady této silnice na zdraví obyvatel a realizovatelnost Hitlerovy varianta, a to přes to; že dálnice jdoucí Hitlerovou stopou byla již v roce 2012 zrušena z důvodu toho, že kraj v předchozím návrhu nedoložil realizovatelnost předchozí varianty. Tj. předchozí návrh v ZUR musel být realizovatelný, v současné variantě nemusí být realizovatelný. Což by odpovídalo smyslu dělat takový plán. Požadoval-li soud na důležité zrušit předchozí verzi ZUR pro nerealizovatelnost (nedoložení, že kumulativní a synergické vlivy hlučnosti a prašnosti budou prokazatelně ležet pod hygienickými limity od všech současných i budoucích komunikací, měl současný plán tyto skutečnosti doložit. TO se však nestalo a zpracovatel realizovatelnost tohoto problému odsouvá. Přitom srovnávání variant se dle zákona dělá pouze a jen pro ZÚR. Bez důkladného posouzení dopravní zátěže od celých úseků komunikace včetně jejich objízdných tras a bez zákonného posouzení je nesmyslné předem vyřazovat plánované varianty. Toto porovnání by mělo být uděláno v ZUR, nikoliv to přenechávat na územní řízení, kde se již to provádět nemusí případně to nechávat na pseudostudii kraje, která však toto neřešila.
16. Byla vyřazena jedna varianta, aniž by bylo spočítány dopady této silnice na zdraví obyvatel, nebylo vyčísleno ani pro jednu stavbu, jaké budou skutečné dopady této komunikace na zdraví obyvatel (tedy po realizaci protihlukových a protiemisních opatření), nebylo spočítáno, kolik tyto opatření budou stát, nebylo spočítáno, jaké provozní náklady budou mít jednotlivé varianty. Tyto údaje by měly být jako jeden z hodnotitelských parametrů na základě niž se

rozhodovalo o přínosu jednotlivých variant. Přitom je to zásadní informace pro výběr z uvažovaných variant.

17. Akustická studie vypočítává hlučnost v noci z 4% průměrné roční dopravě. To je zásadní chyba hlukové studie jmk, neb akustik asi neví, proč se hodnotí hlučnost od dopravy v noci. Dle hlukových studií u D1 a II602 se dá dokládat, že hlukový odstup mezi dnem a nocí je 4-6 dB, což by dokládalo min 2 až 3x vyšší rozlohu zatíženou nadlimitní hlučností v noci oproti dennímu stavu. Takový výsledek však z hlukové studie neplyne a dokládá zásadní chybu studie kraje. To by vedlo k zásadnímu podcenění hlučnosti v nočních hodinách.
18. Hlukové hodnocení by mělo být dle zákona 272/2011Sb pouze při znalosti metodiky a jasně definované chyby (nejistoty výpočtu). Nicméně i když jsem žádal o tento výpočet či doloženou metodiku dle zákona 106/99Sb do dnes mi tento výpočet, validování výsledků či metodiku nikdo nezaslal. Bez těchto dat, není možno provádět hodnocení hlučnosti v jakékoliv studii natož o rozhodnutí o silnicích, které zatíží území na 50 let.
19. Dle zákona 272/2011Sb je definováno, že nárůst/pokles hlučnosti o 0,9dB znamená neměnný stav, nicméně v hlukovém hodnocení kraje jsou definovány sloupce, kde dojde k nárůstu či poklesu hlučnosti. Dle jejich zprávy se nenašel jediný člověk, u kterého nedošlo při stavbě komunikace k výsledku, že se hlučnost nezměnila. To znamená, že hluková studie byla provedena v rozporu s platnými zákony.
20. I když byla hlučnost vypočtena pouze do 400 m od osy komunikace. Avšak vezmeme-li plochu, zjistíme, že počet obyvatel žijící v pásmech 400 m tolik lidí nežije (500 tis. obyvatel). Tj. do výsledků se započítávají i obyvatelé, u nichž se hodnotí pokles/nárůst hlučnosti dle předpokládaného pohybu hlučnosti i u komunikací, ve středu města, přičemž jakým způsobem se k těmto výsledkům dostane není zveřejněno. Přitom se jedná o spekulativní hodnocení, které by se do seriózní studie nemělo dostat.
21. Od úředníků se dozvídáme, že bude-li realizována pouze Kalčíkova optimalizovaná varianta, tak tuto komunikaci bude používat méně lidí, než kdyby byla realizována pouze Hitlerova varianta, avšak toto hodnocení nebylo nikdy provedeno. Chtějí-li úředníci nestraně porovnávat studie, musí to být na základě reálných podkladů nikoliv na základě nesmyslných a představ úředníků. Viz, jede-li občan Jmk do Prahy na letiště nejede skrze celou Prahu, neb tam je to kratší, ale obchvatem Prahy, i když je to cca o 30 km delší trasa. Tj obdobně by to bylo i pro Brno. Bude-li cíl v Brně, kdy řidiči budou přijíždět přes Řečkovice pojedou-li do Východní a severní částí Brna. Obchvat Brna — Kalčíkovu optimalizovanou variantu či Hitlerovu průjezdní variantu bude využívat pouze tranzit a jižní periferie Brna. Rozdíl je jen v tom, že Hitlerovu variantu budou využívat navíc jen obyvatelé Bystrce, což znamená, že i Bystrc a Bosonohy budou nesmyslně zatíženy tranzitní dopravou.
22. Hodnocení torza Kalčíkovy varianty nebylo provedeno samostatně bez komunikace přes Bystrc. Jen bylo konstatováno, že dvě komunikace vedle sebe je nesmysl. Chybí zásadní porovnání variant.
23. MUK Brno-Bosonohy je navržena v místech, kde je vysoká spodní vlhkost. Bude-li zde vybudován tunel, bude to znamenat výrazné snížení spodní vody a ztrátu vody ve studních v celé oblasti Brna Bosonoh a Troubska.
24. Vybudování křižovatky v Brně Bosonohách by došlo k rozsáhlému rozšíření dálnice na 12-16 pruhů + další 4 pruhy v Bosonohách na obchvatu. Likvidace dopadajících vod nelze provést do kanalizace Bosonoh tj.je počítat i s velkým poldrem, který však v Bosonohách není možno umístit z důvodu stísněným podmínkám
25. Brno Bosonohy by byly ze 2/3 ohraničeni trasami dálnic. Tj. došlo by k izolaci vesnic obdobně jako to nastalo v 80 letech minulého století a přerušilo by sousedské vztahy (Ostopovice), ztratili bychom cestu k hřbitovům, byly bychom odříznuty od cyklistické cesty na přehradu či v okolním územím. Cyklistické propojení s Bystrcí by bylo ztraceno. Kdyby byla udělána další křižovatka na D43 před Bosonohami a připojen k obchvatu, Stal by se obchvat dalším sjezdem z dálnice D43 a zvýšilo by to intenzitu dopravy na tomto obchvatu. Jakým způsobem budou cyklisti z Bosonoh se dostávat na přehradu, Žebětína, Bystrce, či údolí oddechu nebudou-li

moci jezdit po dálnici. A nikdo nebude chtít tahat kolo po různých nadjezdech, podjezdech či schodech.

26. V Bosonohách jsou překročeny emisní limity a přivedení další dopravy by znamenalo další zvýšení emisní. V inverzních stavech by vybudování Hitlerovy varianty by znamenalo zvýšení množství dnů, kdy je zde překročen limit. Jakým způsobem by se řešily inverze (zastavením dopravy po R43 z důvodu nadlimitních emisí, odstěhováním lidí do náhradního ubytování. Nový plán by měl tento stav prokazatelně zlepšit nikoliv zhoršit.
27. Ve studii není plánovaná další zástavba v Bosonohách a vybudování bloků kanceláří mezi dálnicí a II/602 což bude mít také dopad na intenzitu dopravy jak po obchvatu, tak i přívodních cestách do Bosonoh.
28. Ve studii se též nezapočítává hlučnost, kterou bude způsobovat tramvaj, která bude přivedena do Bosonoh.

Vyhodnocení připomínek 1) a 2)

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta D.6 byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Ministerstvo vnitra se dopisem ze dne 13. ledna 2020 vyjádřilo k podání nazvaném „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, srpen 2019, Ing. Kalčík v tom smyslu, že nelze přijmout závěry prezentované v předmětném dokumentu. V dopise MV dále uvedlo cit.: „*Nový úsek dálnice je třeba vždy připravovat podle platných technických norem. Každá nová dálniční křižovatka musí být nejen mimoúrovňová, ale také vybavená příslušně dlouhými připojovacími a odbočovacími pruhy. Mezikřižovatkový úsek (vzdálenost mezi sousedícími křižovatkami) se na dálnici měří od konce připojovacího pruhu k začátku pruhu odbočovacího. Pro snížení předepsané minimální vzájemné vzdálenosti dálničních křižovatek je nezbytná blízkost většího sídelního útvaru (obce nad 30 tisíc obyvatel) nebo rozsáhlé průmyslové aglomerace (průmyslové zóny generující více než 10 tisíc vozidel za den). Vzhledem k tomu, že blízká Kuřim má pouze 11 000 obyvatel a neprokázalo se, že by průmyslová zóna u Kuřimi generovala více než 10 tisíc vozidel za den, není důvod předepsaný*

parametr určující minimální možnou vzdálenost dálničních křižovatek měnit. S ohledem na fakt, že křižovatky jsou umístěny u Kuřimi, nelze ani tvrdit, že se jedná o dopravní napojení města Brna a brněnské aglomerace jako celku (viz str. 11 Optimalizace).

S ohledem na velikost Kuřimi by měla postačovat v její blízkosti na nové dálnici jedna křižovatka. Pokud je z jiných důvodů potřebné realizovat u Kuřimi dvě křižovatky, pak musí splňovat podmínky technických norem. Rozhodně je třeba odmítnout dedukci prezentovanou na str. 17 Optimalizace o tom, že při šířkovém uspořádání 3+3 pruhy v mezikřižovatkovém úseku jsou blízké křižovatky u Kuřimi reálně integrovány s nadstandardně kvalitním vnitro-křižovatkovým propojením. Aby byly dvě dálniční křižovatky integrovány v jednu, musela by mít tato jedna útvarová křižovatka v každém směru jízdy vždy jen jedno odpojení a jedno připojení na hlavní trasu."

Není pravdou tvrzení podatele, že varianta D43 přes Bystrc byla v rozsudku NSS „zrušena" s odůvodněním, že nemá předpoklady pro výstavbu z důvodů překročených hygienických limitů.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) zabýval. 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."*

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Z podání není zřejmé v čem spatřuje podatel návrh silniční varianty v rozporu s platným zákonem a s kterým?

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 údajnému matení veřejnosti názvem MÚK Troubsko lze snad jen dodat, že tento název je používán po celou dobu přípravy silnice 43. Umístění MÚK je zřejmé z výkresové části a rovněž z výčtu dotčených katastrálních území v textové části Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3)

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4)

Je vyjádřením názoru podatele. ZÚR navrhují plochy a koridory pro záměry. Realizace záměru je věcí investora.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 5), 6) a 7)

V souladu se stavebním zákonem se k územně plánovací dokumentaci nezpracovává ekonomická

studie. K hlukové studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 8) K územní studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 9) a 10) K povinnosti respektovat známý stav zátěže v území viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 11) Na vědomí. Není úkolem pro územní plánování. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 12) a 13) Obchvat Bosonoh není předmětem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Je vymezen v ZÚR JMK 2016 a zůstává beze změn. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 14), 15) a 16) Viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2) a 5). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 17), 18), 19) a 20) K hlukové studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 21) a 22) Varianty byly posouzeny a prověřeny Územní studií viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 23) a 24) K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant vlivy na podzemní vody zabýval. K odvedení vod z komunikace uvádíme, že ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů a neřeší konkrétní stavbu. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 25) Požadavek na řešení cyklotras je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru „43“ na území tak, aby jeho dopad byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 26) K povinnosti respektovat známý stav zátěže v území viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 27) a 28)

K Územní studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.38. [redacted]

Poř. číslo	**V 37**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160162/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Připomínky č.1–41:

1. Požadujeme, aby bylo provedeno variantní posouzení zkapacitnění D1 v úseku Kývalka, Holubice provedeno v AZUR i pomocí zachování stávající dálnice D1 a vybudování Velkého jižního obchvatu navazujícího na Kalčíkovu variantu D43 jsoucí Boskovickou (Od Rosic kolem Hrušovan a Židlochovic, Újezdu u Brna, Slavkova a Rousínova). Tento velký jižní obchvat by snížil přetížení dálnice D1 a snížil zatížení na Brně jih ulevil i dopravně přetížené části dálnice D1
2. Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.
3. Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice D1, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa Dl vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.
4. Z uvedeného hlediska v připomínce 1 je naprosto nepřijatelné umisťovat na územní MČ Bosonohy MÚK dálnice D1 a komunikace 43, neb vzhledem k závaznosti norem ČSN je vzdálenost existující MÚK Brno-západ od nově navrhované MÚK Bosonohy/Troubsko tak hluboce podlimitní, že neexistuje jiná technická možnost než kolektorové pásy.
5. Požadujeme do AZÚR zapracovat komunikaci 43 v Optimalizované trase dle projektu Ing. Kalčíka (doplněného a rozšířeného v 06/2019) a v součinnosti i zpracovat velký jižní okruh.
6. Ke snížení negativních vlivů z dálnice Dl musí být navržena v AZÚR taková územně plánovací opatření, která zajistí odvedení co největší části dálkové tranzitní dopravy z dálnice D1 na jiné komunikace (velký jižní okruh)
7. Ve smyslu výše uvedené připomínky je nepřípustné, aby doprava pro směr Praha — Vídeň byla vedena přes Brno a měla negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy. V ZÚR JMK je proto nutné přehodnotit jak zavlékání dálkové dopravy do brněnské aglomerace po D52 a zrušit jak záměry D52-JT Rajhrad — Brno-Chrlice II a D52 Mikulov — Pohořelice a naopak v AZÚR je nutno snížit dnešní nevýhodnost trasy (Vídeň -) Znojmo — Jihlava — (s návazností na směry Praha / Kolín / Pardubice / Hradec Králové / Liberec), tedy řádně v AZÚR JMK vymezit kapacitní obchvat Znojma jako součást naplnění úkolu ze závazné Politiky územního rozvoje ČR, tj. povinnosti dopadající i na Jihomoravský kraj, vymezit kapacitní silnici S8. Toto povede k i odvedení části tranzitní dopravy ze směru komunikace 43, neb je nesmyslné vést dálkovou tranzitní dopravy Vídeň — Štětín (Polsko) přes brněnskou aglomeraci, včetně MČ Brno-Bosonohy) a vynucovat si v situaci, kdy existují jiná řešení, zde trasování komunikace 43 a umisťování MÚK Brno-Bosonohy / Troubsko.

8. V AZÚR je nutné korigovat naprosto prioritní záměr pro MČ Bosonohy, tj. obchvat Bosonoh, a to tak, že koridor bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí Dl a odvětvení obchvatu z existující 11/602 a jeho zpětné napojení na 11/602 bude upraveno tak, aby bylo trasováno, co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy.
9. tedy umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.
10. Požadujeme zachování silničního spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy — Nová v obci Troubsko. Je to pro MČ Bosonohy zásadní i ze společenského hlediska, neb pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.
11. Požadujeme plné zatubusování Dl a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby Bosonoh i proto, aby zde byla odstraněna bariéra v terénu, která zde vznikla chybně navrženým protnutím historicky prakticky srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko.
12. Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi, které bylo zrušeno výstavbou Dl, avšak jen pro pěší a cyklisty. Tedy požadujeme změnu oproti ZÚR JMK.
13. Požadujeme zrušení krajské silnice II/602 přes MČ Bosonohy s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 požadujeme v AZÚR převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro vitro-areálovou dopravu v MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší, tedy nelze dále řešení této situace oddalovat a nadlimitně zatěžovat obyvatele MČ Bosonoh, včetně dětí ve škole a v mateřské škole. Takto vyloučená doprava nesmí zatěžovat okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.
14. Nesouhlasí s trasováním VRT podél dálnice Dl, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR.
15. Požadujeme, aby byla posouzena i varianta trasování VRT dle projektu Ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice Dl a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na MČ Brna, tj. Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.
16. Požadujeme, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, tedy nadmístní záměry. je povinností ZÚR toto vymezovat, a proto požadujeme toto napravit v AZÚR s tím, že budou vymezeny takovéto regionální cyklotrasy přes MČ Bosonohy ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky. Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby Dl a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice, Troubsko.
17. Požadujeme prověřit západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích.
18. Žádáme, aby komunikace 43 byla realizovaná mimo katastr MČ Bosonohy a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Požadujeme trasování 43 jako plnohodnotný západní obchvat celé brněnské aglomerace dle Optimalizované varianty Ing. Kalčíka (viz doplněný projekt 06/2019, který již byla na krajský úřad předán)
19. Poukazujeme na to, že výstavnou „43" v oblasti MČ Bosonohy by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod.
20. Vzhledem k povinnosti orgánů územního plánování se zabývat i ekonomickou stránkou územního plánování (viz ustanovení S 19 stavebního zákona v části „Úkoly územního plánování", odst. 1 písm. j), která stanovuje ***„prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území"***) požadujeme do AZÚR doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43", tedy jak

varianty bystrcké/německé, tak varianty Optimalizované (dle projektu Ing. Kalčíka 06/2019, a to včetně zde uvedené ekono-varianty), tak variant navrhovaných dle Územní studie pro AZÚR (2018, doplněk 02/2019).

21. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, jasně v AZÚR doložit propojení Mé Bystrc a Bosonohy.
22. Pokud bude pořizovatel AZÚR j nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak dopravním modelem požadujeme doložit intenzity dopravy, a to včetně dopravy přes MČ Kohoutovice a dopravy z komunikace „43" přiváděné do Bosonoh.
23. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak v AZÚR požadujeme srozumitelně a jednoznačně doložit typ dopravního řešení pro MÚK Bosonohy/Troubsko.
24. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).
25. Vyhodnocení hodnocení variant v návrhu Aktualizace požadujeme zcela přepracovat, neboť je založeno nejen na nesprávné volbě kritérií, ale i na naprosto absurdním hodnocení. Je naprosto nepředstavitelné, že by bylo možné, aby hodnocení pro tranzitní dopravu zavlečenou do druhého největšího města republiky mohlo být vyhodnoceno jako varianta s nejmenším negativním dopadem. Jediným přípustným návrhem pro Aktualizaci ZÚR může být jen plnohodnotný obchvat celému města Brna.
26. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.
27. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.
28. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně hlukových zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné. Nová komunikace by musela splňovat zákonné limity bez korekce na starou hlukovou zátěž, což je naprosto nerealistické, neb již dnes v některých částech Bosonoh dle vyjádření Krajské hygienické stanice JMK hlučnost bez korekce na starou hlukovou zátěž přesahuje až o 13 dB.
29. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici Dl na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.
30. V procesu Aktualizace ZÚR JMK posoudit celkovou dopravní koncepci kraje s koncentrací dopravy do Brněnské aglomerace a porovnat ji s koncepcí s odvedením dopravy z Brněnské aglomerace. Specificky se také zaměřit na nákladní dopravu a intenzitám této dopravy dát adekvátně větší váhu než dopravě osobní (tj. vycházet z reality, že jedno nákladní vozidlo má mnohonásobně větší negativní vlivy z hlediska hlučnosti i znečistění ovzduší než vozidlo osobní). Toto doposud nebylo provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.
31. Požadujeme maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou. Návrh AZÚR tranzitní dopravu do Brna zavléká a prosazuje zásadně chybné řešení oblasti druhého největšího města ČR bez možnosti z něj vyvést jediné tranzitní vozidlo. Pokračuje tak chybný postup ze ZÚR, a to musí být v AZÚR napraveno.

32. Požadujeme stanovit taková opatření, která ochrání sídla podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2). Toto doposud nebylo provedeno. Nestanovení těchto opatření má zásadní negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy, neb oblasti Bosonohy/Troubsko se v koncepcích prosazovaných v ZÚR a AZÚR koncentruje cca 100 tis vozidel, z toho naprostou většinu tvoří doprava tranzitní.
33. Vzhledem k zjištěným vadám dopravního modelu použitého v souvislosti s přípravou variant pro ZÚR JMK napravit zjištěné chybné intenzity dopravy na hraničních přechodech Mikulov a Břeclav a požadujeme zpracovat nový plnohodnotný dopravní model pro celou síť páteřních silnic (dopravní koncepci), obsaženou v ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Chybné řešení na hranicích ČR vyvolává zásadní chyby v oblasti jádra kraje, tedy i v oblasti Bosonohy/Troubsko.
34. Požadujeme prověřit a přehodnotit trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Toto doposud nebylo provedeno a řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko.
35. V ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA. Z tohoto důvodu je musí být úsek řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
36. Požadujeme přepracovat dopravní hodnocení, konkrétně schází hierarchické hledisko a uvážení, do jaké míry vedou jednotlivé varianty k nápravě v těch urbanizovaných oblastech, ve kterých již v minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečištění ovzduší nebo kde takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování by mohlo hrozit. Toto doposud nebylo provedeno.
37. Požadujeme doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Lipůvka a prosadit takovou variantu, která by jmenované obce co nejméně zatěžovala. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
38. Požadujeme doplnit hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malé Lhoty pro variantu „Optimalizovanou" a pro variantu „německou". Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
39. Požadujeme doložit nápravu protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to i specificky pro oblast Bosonohy/Troubsko. Toto doposud nebylo provedeno.
40. Požadujeme doložit, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů. Toto doposud nebylo provedeno.
41. Požadujeme v procesu Aktualizace ZÚR JMK pracovat pouze s takovými variantami, které nezavlékají tranzitní dopravu do Brna a jejich výběr přesvědčivě zdůvodnit (např. jižní vs. severní obchvat Kuřimi). Toto doposud nebylo provedeno.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován.

Vyhodnocení připomínek 1), 2), 3), 6), 7), 8), 9), 11), 13), 14)

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz. stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016. Velký jižní obchvat (JVO) byl prověřen v Územní studii, která nepotvrdila reálnost a potřebnost sledování stopy VJO v návrhu koncepce dopravy v území. Propojení vykazuje velmi malou dopravní účinnost a nemá výrazné pozitivní účinky.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4)

Na vědomí. Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje pro D43 nebo I/43 koridor nikoli vlastní záměr stavby. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán řešení akceptuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 5) a 18)

Optimalizovaná varianta a Velký jižní obchvat byly jako jedny z variant hodnoceny v rámci Územní studie. Dále nebyly sledovány a nejsou tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 10) a 12)

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 15)

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 16)

Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17)

ZÚR vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu. Případný obchvat je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 19)

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant vlivy na podzemní vody zabýval.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 20)

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 21)

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 22)

Modelování dopravy bylo zpracováno k Územní studii. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není povinnost zpracovávat modelování dopravy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 23)

Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 24) a 25)

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 26)

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR

JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 27), 28) a 29)

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 30)

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 31)

K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 24). Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy" zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 32)

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na

zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 33)

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. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 34) a 35)

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 36)

Obsah územně plánovací dokumentace je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Jednotlivé záměry byly odůvodněny viz. text Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 27.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 37) a 38)

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA).

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 39) a 40)

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 41)

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz. textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.39. Spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně Bosonohách, z.s./26660407

Poř. číslo	**V 38**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160162/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně Bosonohách, z.s./26660407			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Martina Doláková, místopředseda spolku			
		Adresa / sídlo		Pražská 29, 642 00 Brno			

Připomínky

Připomínky ke Aktualizaci ZUR Jmk:

1. Požadujeme, aby bylo provedeno variantní posouzení zkapacitnění D1 v úseku Holubice provedeno v AZUR i pomocí zachování stávající dálnice D1 a vybudování Velkého jižního obchvatu navazujícího na Kalčíkovu variantu D43 jsoucí Boskovickou (Od Rosic, kolem Hrušovan a Židlochovic, Újezdu u Brna, Slavkova a Rousínova). Tento velký jižní obchvat by snížil přetížení dálnice D1 a snížil zatížení na Brně jih ulevil i dopravně přetížené části dálnice D1
2. Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.

3. Požaduji, aby před jakýmkoliv dalším plánováním dopravních staveb v Brně Bosonohách, byly prioritně zabezpečeny podmínky k životu platné v celé ČR zákonným limitem hluku a prachu a nemuselo se přistupovat k udělování výjimek a vytváření nezákonně navýšených limitů pro tuto oblast.
4. Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice D1, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa D1 vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.
5. Z uvedeného hlediska v připomínce 2 je naprosto nepřijatelné umisťovat na územní MČ Bosonohy MÚK dálnice D1 a komunikace 43, neb vzhledem k závaznosti norem ČSN je vzdálenost existující MÚK Brno-západ od nově navrhované MÚK Bosonohy/Troubsko tak hluboce podlimitní, že neexistuje jiná technická možnost než kolektorové pásy.
6. Požadujeme do AZÚR zapracovat komunikaci 43 v Optimalizované trase dle projektu Ing. Kalčíka (doplněného a rozšířeného v 06/2019) a v součinnosti i zpracovat velký jižní okruh.
7. Ke snížení negativních vlivů z dálnice D1 musí být navržena v AZÚR taková územně plánovací opatření, která zajistí odvedení co největší části dálkové tranzitní dopravy z dálnice D1 na jiné komunikace (velký jižní okruh)
8. Ve smyslu výše uvedené připomínky je nepřípustné, aby doprava pro směr Praha —Vídeň byla vedena přes Brno a měla negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy. V ZÚR JMK je proto nutné přehodnotit jak zavlékání dálkové dopravy do brněnské aglomerace po D52 a zrušit jak záměry D52-JT Rajhrad — Brno-Chrlice II a D52 Mikulov — Pohořelice a naopak v AZÚR je nutno snížit dnešní nevýhodnost trasy (Vídeň -) Znojmo — Jihlava — (s návazností na směry Praha / Kolín / Pardubice / Hradec Králové / Liberec), tedy řádně v AZÚR JMK vymezit kapacitní obchvat Znojma jako součást naplnění úkolu ze závazné Politiky územního rozvoje ČR, tj. povinnosti dopadající i na Jihomoravský kraj, vymezit kapacitní silnici S8. Toto povede k i odvedení části tranzitní dopravy ze směru komunikace 43, neb je nesmyslné vést dálkovou tranzitní dopravy Vídeň — Štětín (Polsko) přes brněnskou aglomeraci, včetně MČ Brno-Bosonohy) a vynucovat si v situaci, kdy existují jiná řešení, zde trasování komunikace 43 a umisťování MÚK Brno-Bosonohy / Troubsko.
9. Požadujeme, aby před AZÚR bylo ověřeno a doloženo, že nebudou překročeny hygienické limity hlučnosti. Požadujeme, aby bylo doloženo, že je tato varianta realizovatelná, tj. max. hlučnost nepřesahovala limit snížený o koeficient navýšení hlučnosti ve smyslu §77 odst. 5 zákona 258/2000Sb definovaný v nv. 272/2011SB v §20 odst. Toto hodnocení nebylo nikdy uděláno.
10. V dopravním modelování se neřešila celková zátěž (v hlukovém programu chyběla i VRTka) ... tj. souběh vícero zdrojů (D1, D43, VRT, obchvat) ale i rychlá tramvaj do Bosonoh či připravovaná výstavba cca 500 + 5,5 tis. obyvatel i chystané kancelářské bloky. Žádáme, aby vyhodnocení bylo provedeno i s těmito stavbami.
11. V AZÚR je nutné korigovat naprosto prioritní záměr pro MČ Bosonohy, tj. obchvat Bosonoh, a to tak, že koridor bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí D1 a odvětvení obchvatu z existující II/602 a jeho zpětné napojení na II/602 bude upraveno tak, aby bylo trasováno, co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy.
12. Požadujeme zachování silničního spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy — Nová v obci Troubsko. Je to pro MČ Bosonohy zásadní i ze společenského hlediska, neb pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.
13. Požadujeme plné zatubusování D1 a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby Bosonoh i proto, aby zde byla odstraněna bariéra v terénu, která zde vznikla chybně navrženým protnutím historicky prakticky kulturně srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko. Považuje zachování komunikace Bosonohy Troubsko v současné trase, neb tuto komunikaci využívají hlavně starší lidé chodící do kostela a na hřbitov. Jakékoliv prodloužení této trasy by znamenalo velikou bariéru pro tyto občany.

14. Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi, které bylo zrušeno výstavbou D1, avšak jen pro pěší a cyklisty. Tedy požadujeme změnu oproti ZÚR JMK.
15. Požadujeme co nejrychlejší zrušení krajské silnice II/602 přes MČ Bosonohy s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 požadujeme v AZŮR převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro vitro-areálovou dopravu v MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší, tedy nelze dále řešení této situace oddalovat a nadlimitně zatěžovat obyvatele MČ Bosonoh, včetně dětí ve škole a v mateřské škole. Takto vyloučená doprava nesmí zatěžovat okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.
16. Nesouhlasí s trasováním VRT podél dálnice D1, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR.
17. **Požadujeme, aby byla posouzena i varianta trasování VRT dle projektu Ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice D1 a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na IVIČ Brna, tj. Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.**
18. Požadujeme, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, tedy nadmístní záměry. Požadujeme, že budou vymezeny takovéto regionální cyklotrasy přes MČ Bosonohy ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky, Ostopovice, Troubsko. Důležité bude zachovat komunikaci pro cyklisty na přehradu bez přejezdů komunikací i vysokých nájezdů a sjezdů. Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.
19. Žádáme, aby komunikace 43 byla realizovaná mimo katastr MČ Bosonohy a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Požadujeme trasování 43 jako plnohodnotný západní obchvat celé brněnské aglomerace dle Optimalizované varianty Ing. Kalčíka (viz doplněný projekt 06/2019, který již byla na krajský úřad předán)
20. Poukazujeme na to, že výstavnou „43" v oblasti MČ Bosonohy by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod.
21. Požadujeme, aby likvidace podzemních vod z jakékoliv nové komunikace nebyla napojena na kanalizaci dešťové kanalizace v Bosonohách.
22. Požadujeme umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od Bosonoh a takovými protihlukovými opatřeními, tak aby intenzita hluku společně s hlukem od D1 a případně VRT byla vždy pod limitem 58/48 dB (limit snížen o koeficient navýšení) Nesmí dojít k přenesení nadlimitní zátěže z Pražské na obchvat.
23. Vzhledem k povinnosti orgánů územního plánování se zabývat i ekonomickou stránkou územního plánování. Ta stanovuje ***„prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území"***) požadujeme do AZÚR doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43", tedy jak varianty bystrcké/německé, tak varianty Optimalizované (dle projektu Ing. Kalčíka 06/2019, a to včetně zde uvedené ekono-varianty), tak výstavbu velkého obchvatu i vyčíslení ceny rozšíření dálnice včetně protihlukových a protiemisních opatření.
24. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, jasně v AZÚR doložit propojení MČ Bystrc a Bosonohy
25. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.

26. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).
27. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.
28. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.
29. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování a zabetonování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.
30. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak v AZÚR požadujeme srozumitelně a jednoznačně doložit typ dopravního řešení pro MÚK Bosonohy/Troubsko.
31. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).
32. Při hledání řešení odpovídajícímu výše uvedeným požadavkům musí být objektivně posouzeny (a to ze všech relevantních hledisek jako je hledisko 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". Nebrat a neřešit tento koncepční scénář z nesmyslně zpracovanou studií -'MK.
33. Vyhodnocení hodnocení variant v návrhu Aktualizace požadujeme zcela přepracovat, neboť je založeno nejen na nesprávné volbě kritérií, ale i na naprosto absurdním hodnocení. Je vyloučeno, aby menší dopady na zdraví měl průtah městem oproti vyloučení tranzitní dopravy po obchvatu.
34. Požadujeme v AZUR nezatěžovat páteřní komunikace (D43) místní dopravou, to by mělo velmi nežádoucí dopady na míchání dopravy a značně by přetěžovalo komunikaci nadmístního významu a snižovalo by to rychlost na této komunikaci. Požadujeme důsledné oddělení místní dopravy v Brně (vnitřní okruh Brna) od tranzitní dopravy který jde mimo Brno (vnější okruh). Spojením vnitřní dopravy v Brně s tranzitní dopravou nikdo nic nezíská, ani Brno, neb zbytečně zatíží obyvatelstvo, které bude muset na své vlastní náklady řešit ochranu životního prostředí. Požadujeme, aby Brno si vlastní komunikace platilo ze svého a na tyto komunikace nezatahovala tranzit a tranzitní komunikace napojené na TEN-T řešil stát, a to vybudování obchvatu Brna z peněz státu. Společné řešení je nesmyslné a na tomto projektu ztratí všichni — viz Hitlerova dálnice jdoucí Bystrcí.
35. Požadujeme stanovit taková opatření, která ochrání sídla podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2). Toto doposud nebylo provedeno. Nestanovení těchto opatření má zásadní negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy, neb oblasti Bosonohy/Troubsko se v koncepcích prosazovaných v ZÚR a AZÚR koncentruje cca 100 tis vozidel, z toho naprostou většinu tvoří doprava tranzitní,
36. Požadujeme maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou. Návrh AZÚR tranzitní dopravu do Brna zavléká a prosazuje zásadně chybné řešení oblasti druhého největšího města ČR bez možnosti z něj vyvést jediné tranzitní vozidlo. Pokračuje tak chybný postup ze ZÚR, a to musí být v AZÚR napraveno

37. Požadujeme prověřit a přehodnotit trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Toto doposud nebylo provedeno a řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko.
38. V ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA. Z tohoto důvodu je musí být úsek řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
39. Požadujeme doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Lipůvka a prosadit takovou variantu, která by jmenované obce co nejméně zatěžovala. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
40. Požadujeme doložit realizovatelnost plánované dálniční komunikace jak pro Kalčíkovu variantu s velkým jižním okruhem, tak i bez něj, a Hitlerovu variantu přes Bystrc. To doposud nikdo neudělal.
41. Požadujeme v procesu aktualizace ZUR a JmK pracovat pouze s takovými variantami, které nezavlékají tranzit do Brna či Kuřimi a jejich výběr přesvědčivě zdůvodnit včetně posouzení statistického.

Na základě výše uvedených připomínek je naše Sdružení přesvědčeno, že AZÚR dělali nekompetentní či silně pojatí úředníci, které chtějí dosáhnout pro ně nejlepšího hodnocení, avšak neřeší dopady na obyvatele JMK. AZUR by se tedy měla zcela předělat.

Vyhodnocení připomínek 1), 2), 4), 7), 8), 11), 13), 15), 16), 22)

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz. stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016. Velký jižní obchvat (JVO) byl prověřen v Územní studii, která nepotvrdila reálnost a potřebnost sledování stopy VJO v návrhu koncepce dopravy v území. Propojení vykazuje velmi malou dopravní účinnost a nemá výrazné pozitivní účinky.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3) a 9)

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5)

Na vědomí. Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje pro D43 nebo I/43 koridor nikoli vlastní záměr stavby. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán řešení akceptuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 6) a 19)

Optimalizovaná varianta a Velký jižní obchvat byly jako jedny z variant hodnoceny v rámci Územní studie. Dále nebyly sledovány a nejsou tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 10)

Dopravní modelování je 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. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

Pro modelování byl použit dopravní model JMK udržovaný společností HBH Projekt, který se standardně používá při plánování a projektové přípravě dopravních staveb na území Jihomoravského kraje, a to včetně Ministerstva dopravy a ŘSD. Tím je dlouhodobě potvrzována jeho relevantnost.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 12) a 14)

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17)

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 18)

Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 20) a 21)

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant vlivy na podzemní vody zabýval. K odvedení vod z komunikace uvádíme, že ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů a neřeší konkrétní stavbu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 23)

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 24)

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby jeho dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 25), 27) a 29)

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 26), 31), 32), 33) a 34)

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 28)

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 30)

Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 35)

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 36)

K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 26). Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy“ zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 37) a 38)

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 39)

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA).

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 40)

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Varianty „43“ včetně varianty Optimalizované a velký jižní obchvat byly prověřeny v Územní studii. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze závěrů Územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 41)

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz. textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.40. Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s./75053446

Poř. číslo	**V 39**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160169/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s./75053446			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Jana Pálková, předsedkyně spolku			
		Adresa / sídlo		Opálkova 758/16, 635 00 Brno Bystrc			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZUR JMK na udržitelný rozvoj území

Připomínky ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016–12/2018 - návrhu pro projednání, které jsme za náš spolek podali 13. 2. 2019, nebyly řádně vypořádány. Žádáme o nápravu.

1. Pořizovatel Aktualizace v návrhu Zprávy o pořizování omezuje rozsah činností při pořizování Aktualizace ZÚR odkazy na *„Uzemní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen US nadřazené sítě").* Takto nelze pořizování Aktualizace ZUR zúžit. Aktualizace ZUR je, technicky řečeno, změnou ZÚR. Je nutné, aby odůvodnění této změny ZÚR, tj. přechodu od ZÚR JMK vydaných v roce 2016 k novému znění ZÚR JMK ve znění Aktualizace č. I bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi ZUR JMK z roku 2016 a zněním ZUR po aktualizaci byla odůvodněna přímo v odůvodnění Aktualizace ZÚR. Pouze takto může být transparentně zachována logická kontinuita procesu územního plánování, tj. aby důsledně a ve všech existujících souvislostech byly v odůvodnění Aktualizace odůvodněny mj. všechny nově zařazované koridory dopravní sítě, měněné koridory dopravní sítě, a to jak na úrovni návrhových koridorů, tak i každé jednotlivé územní rezervy.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 - Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 90 9. 2019 (předáno KÚ JmK), Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

2. ÚS nadřazené sítě odkazuje jako na podklady na řadu autorizovaných studií předaných obcemi a spolky. Celá řada. těchto studií však nebyla nijak použita. Požadujeme, aby zpracovatel Aktualizace ZUR se těmito autorizovanými studiemi zabýval a pokud nesouhlasí s jejich obsahem a závěry, aby obsah a závěry těchto autorizovaných studií v odůvodnění Aktualizace ZUR explicitně vyvrátil.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Ignorování občany a obcemi předložených autorizovaných studií a jejich závěrů je nepřípustné a má za následek zmaření pořizování AZÚR. Žádáme neprodlenou nápravu, aby se zamezilo škodám velkého rozsahu, jako např. dopadu na Uzemní plán města Brna.

3. Požadujeme, aby ke Zprávě o uplatňování ZUR JMK byla připojena příloha se seznamem územně plánovací dokumentace, územních studií a významných oborových podkladů (jak tomu bylo i u Zadání ZÚR JMK v roce 2013) a aby zde byly uvedeny i všechny podkladové autorizované a další studie a dokumenty, které k procesu územního plánování předaly obce, spolky a občané kraje. Jediným podkladem pořizování Aktualizace ZÚR JMK nemůže být ÚS nadřazené sítě.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Ignorování občany a obcemi předložených autorizovaných studií a jejich závěrů je nepřípustné a má za následek zmaření pořizování AZÚR. Žádáme neprodlenou nápravu, aby se zamezilo škodám velkého rozsahu, jako např. dopadu na Uzemní plán města Brna.

4. Dopravní modelování v US nadřazené sítě bylo dle tvrzení v US nadřazené sítě spočteno bez omezujících faktorů, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti (viz str. A-9 ÚS nadřazené sítě). To je postup vhodný pouze v území, kde v území nejsou reálná omezení, ale je to přístup vedoucí ke zcela vadným výsledkům dopravního modelování v případech, kde omezení jsou podstatná, např. se jedná oreálně již existující komunikaci jako průtahové komunikace městem Kuřim (silnice 11/385 a11/386), průtah městskou částí Kníničky a částí Bystrc-Zámostí (silnice 111/3846) a průtah městskou částí Brno-Bosonohy (silnice 11/602). Na těchto komunikacích jsou různá významná omezení, takže je nelze považovat za komunikace bez „omezujících faktorů". Nerealistický postup bez reálně existujících omezujících faktorů není transparencí metodiky, ale zásadní chybou. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK musí být upraven.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána, „43" je součástí sítě TEN-T a podíl tranzitní dopravy na ní rapidně stoupne po propojení do Polska přes D35 a D11, což je ve vypořádání ignorováno.

5. Vzhledem k tomu, že dopravní modelování poskytuje zásadní údaj, intenzitu dopravy, tedy počet mobilních zdrojů znečištění za jednotku času, protože jak rozptylová studie, tak i hluková studie kriticky závisí na těchto údajích jako na vstupních parametrech, jsou jak hluková studie, tak i rozptylová studie zatíženy vážnými vadami a nelze z nich vyvozovat spolehlivé závěry pro posuzování nebo dokonce vylučování variant. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. „43" je součástí sítě TEN-T a podíl tranzitní dopravy na ní rapidně stoupne po propojení do Polska přes D35 a D11, což je ve vypořádání ignorováno.

6. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy z hlediska znečištění ovzduší a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Nebyl tedy z tohoto důvodu, i z řady dalších důvodů, spolehlivě zjištěn stávající ani predikovaný stav v území pro rok 2035 beze změn navrhovaných v Aktualizaci ZÚR a totéž díky problematickému dopravnímu modelování a dalším důvodům platí i pro predikce stavu území pro jednotlivé varianty, nebylo možné provést věrohodné porovnání variant oproti stavům, které jsou nazývaný „nulové" ani mezi variantami řešeními jako takovými. Nebylo tedy možné ani věrohodně některé varianty upřednostnit nebo jiné zavrhnout. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně a následně je nutné zpracovat novou rozptylovou studii, Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JN'ÍK musí být v tomto smyslu upraven.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

7. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy z hlediska hlučnosti, a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Ze stejných důvodů, jak je uvedeno výše pro hlukovou studii, je nutné zpracovat novou rozptylovou studii, Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK musí být v tomto smyslu upraven.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

8. Je nepochybné, že dle zásady předběžné opatrnosti nelze podceňovat intenzity dopravy problematickým dopravním modelováním. Je nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace — viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C. Tuto hodnotu intenzity dopravy je nutné brát za základ všech hodnocení, v hlukové studii i v rozptylové studii.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

9. Vhledem k tomu, že podle 18 odst. 1 stavebního zákona je v územním plánování nutné vytvářet předpoklady pro výstavbu, a tedy je nutné zajistit i realizovatelnost vymezených koridorů dopravních staveb, pak posuzování SEA pro ZÚR nebo Aktualizaci ZÚR nesmí být méně rigorózní než pro následné územní řízení. Kdyby byl připuštěn opak, znamenalo by to, že územní plánování věrohodně nevytváří podmínky pro výstavbu, tj. pro realizovatelnost staveb. Je tedy nevyhnutelné, aby v posuzování SEA byly aplikovány zákonné limity stejně jako při posuzování souladu umístění záměru a musí být vzata v úvahu situace v celé časové řadě let a musí být prokázáno, že překročení zákonných limitů ani nehrozí. Toto jednoznačně vyplývá za zákona č. 17/1992 Sb., který vychází z principu předběžné opatrnosti, což je princip plně souladný s principem povinnosti vycházet ve správním řízení ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Lze odkázat na rozsudek NSS, který na tuto zásadu odkazuje. Lze citovat z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 - 526, NSS v bodě [63] konstatoval, že *„Z bodů 2 a 3 [přílohy stavebního zákona] vyplývá, že pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů je třeba nejprve řádně zjistit skutkový stav (slovy zákona současný stav životního prostředí v řešeném území)" a „body 6 a 7 pak požadují zohlednění a zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení včetně popisu použité metodologie a návrh kompenzačních opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů. " bodě [64] NSS uvedl: **„Za použití základní zásady práva životního prostředí – zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) – je přitom potřeba vycházet z nejhorší možné varianty** a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá."* (zvýraznění doplněno).
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuly budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní, Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

10. Volba časového horizontu – roku 2035 - pro dopravní modelování, pro hlukovou studii i pro rozptylovou studii je nepřípustnou libovůlí zpracovatele studie. Vzhledem k tomu, že v Návrhu tzv. 1. ZÚJR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2007 bylo vycházeno z predikcí na rok 2030, tj. na dobu za 23 let, a že v Návrhu tzv. 3. ZÚR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2012 bylo vycházeno z predikcí na rok 2035+, ti. na dobu za 23 let od projednávání zadání a 20 let od projednávání prvního

návrhu, se jeví jako nesprávné, že pro Aktualizaci ZÚR, kde je Zpráva o uplatňování projednávána v roce 2019 a kdy se dle zveřejněného harmonogramu předpokládá schválení Aktualizace v roce 2020, je významným podceněním predikovaných intenzit dopravy jejich zpracování pouze na dobu roku 2035, tj. pouhých 15 let od očekávaného vydání Aktualizace ZÚR JMK. Dopravní modelování musí tedy být zpracováno znovu tak, aby bylo zvažováno (což je např. i dle. rezortních předpisů Ministerstva dopravy normou pro návrhy silniční infrastruktury a jejich posuzování) období vzdálené nejméně 20 let od očekávaného nabytí účinnosti Aktualizace ZÚR, tj. minimálně pro rok 2040. Na. ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat. [1]

[1] Právně závaznou, a to důvodu jejího explicitního uvedení v zákoně o pozemních komunikacích, je totiž norma ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic" (platná verze z l. 10. 201 8), kde se v kapitole 6 „Návrhové období" a specificky v bodě 6.2,1. Jednoznačně uvádí, že silnice se posuzují pro 20. rok po uvedení do provozu. Toto tedy vzhledem k právní závaznosti předmětné normy musí dopadat i na pořizování ZÚR a její Aktualizace. I podle hlavních zásad správního radu nelze pro jednu věc vést řízení ve dvou různých řízeních odlišně.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

11. Dopravní modelování, které je důležité pro posuzování vlivů bylo v ÚS nadřazené sítě provedeno nedostatečně a nelze na ně navazovat i z důvodu, že toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané tím, že jak komunikace D43, tak komunikace D1, D2, D55 a D52 jsou v ČR pojímány na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1.3 15/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU jako součásti transevropské sítě TEN-T a v ČR je toto vymezení zahrnuto do závazné Politiky územního rozvoje (PÚR) v platném znění z roku 2015. Tyto komunikace nejsou vymezovány samoúčelně, ale pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií a do sousedních států. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo plní jen velmi omezeně, tedy v predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné toto řádně zhodnotit, To se v dopravním modelování pro ÚS nadřazené sítě nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže tedy sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii. Na US nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Nelze ignorovat budoucí nabídku 43 pro evropskou dopravní síť. Její zařazení do „Globální sítě" nesnižuje její atraktivitu pro tranzitní dopravu, naopak 43 vytváří nabídku pro přímé propojení sever-jih Evropy. Žádáme nápravu.

12. Dopravní modelování bylo provedeno pouze v oblasti vymezené v aktualizované ploše posuzované v US nadřazené sítě. Tato plocha je ohraničena „obrysem", kde z hlediska dopravního modelování není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici studované oblasti. Toto je zásadním problémem, neboť územní plánování musí být založeno na spolehlivě zjištěných skutečnostech. To se zde nestalo, a tedy dopravní modelování je zatíženo vážnou vadou. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní <u>Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru.</u> Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

13. Odkazy v příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* na stavby mimo řešené území JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území JMK v ploše mimo řešené území. Na US nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

14. Odkazy v příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* na stavby mimo JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území mimo JMK. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

15. V příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* zcela absentují informace o návaznosti na hranicích s Rakouskem a Slovenskem. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

16. Základní stav, v ÚS nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020*, není nulovým stavem, neboť je již spekulací o něčem, co v současnosti neexistuje. Pro posuzování v Aktualizaci je nutné vycházet z takového zdokumentovaného počátečního stavu (nulového stavu), který je prokazatelně ověřitelný. Tímto v první řadě musí být stav celostátního sčítání dopravy pro intenzity dopravy v roce 2016. Teprve na tento skutečný „nulový stav" je možné navazovat odvozené dopravní modely pro léta budoucí (pro stavby doposud neexistující a pro dobu, pro kterou není provedeno sčítání dopravy v celé oblasti JMK). Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána, Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

17. Jak lze ukázat v US nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020* je v rozporu s oficiálním sčítáním dopravy z roku 20.16. Např. pro sčítací úsek 6-6209 na D52 (MÚK s 39528 - MÚK s 416) bylo v roce 2016 zjištěno 5 941 vozidel těžké nákladní dopravy denně. Po korekci dle metodiky Ministerstva dopravy (dokument TP 225, červen 20] 8) se do roku 2020 predikovaná intenzita pro těžká vozidla ohodnocuje koeficientem nárůstu 1,06, tj. na intenzitu 6 297 vozidel denně. Model pro rok 2020 však počítá s intenzitou těžké nákladní dopravy pouze 5 800, tedy podhodnocuje intenzitu těžké nákladní dopravy o cca 500 vozidel, tj. správně predikovaná intenzita je o cca 9 % vyšší. Lze současně zdůraznit, že tyto

nepřesnosti řádově deseti procent je nutné brát v úvahu při vyhodnocování rozdílů mezi jednotlivými variantami dopravní sítě a varianty, které se z hlediska intenzit dopravy a výsledků rozptylové a hlukové studie liší v tomto řádu nelze pokládat za prokazatelně odlišné, natož pak na tak malých rozdílech formálním způsobem vylučovat jednu variantu proti druhé. Dopravní modelování je vadné, neboť zde absentuje ohodnocení jeho vlastní nepřesnosti, tak i nesouladu s oficiálním sčítáním dopravy a jeho věrohodností. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JmK navazovat. **Připomínka nebyla řádně vypořádána, Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.**

18. Výběr možných variant nadřazené sítě do sady těch, které byly skutečně posuzovány v ÚS nadřazené sítě, byl zjevně do značné míry subjektivní a je jej možno vnímat i „jako pokus, jak ovlivnit výsledek ÚS nadřazené sítě. Nelze vyloučit, že cílem mohlo být prosazení jižního obchvatu Kuřimi. Tato varianta obchvatu Kuřimi je totiž zahrnuta do 12 ze 14 tzv. „úplných[2]" posuzovaných variant nadřazené sítě. Naopak byly potlačeny varianty se severním obchvatem Kuřimi. Při pořizování aktualizace ZÚR je tedy nutné řádně vyhodnocovat varianty se severním obchvatem Kuřimi, neboť toto řešení na rozdíl od varianty jižního obchvatu je zásadním způsobem výhodné tím, že zatímco severní obchvat Kuřimi je veden tak, že není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí, je jižní obchvat v těsné blízkosti zcela nově vybudované obytné lokality na jihu Kuřimi (Díly za Sv. Jánem). Postup výběru variant do posuzování není nijak přesvědčivě v US nadřazené sítě odůvodněn. Tento postup musí být napraven při pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

[2]Varianty S.9.3 a S 9.4 jsou označeny ve studii jen jako dílčí etapy finálního řešení.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – KuřimAnalýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

19. Z posuzování v US nadřazené sítě byla i přes opakovaná upozornění, písemná i verbální na oficiálních jednáních kraje, od obcí i spolků, vypuštěna poslední známá verze Optimalizované varianty D43, kterou kraj disponuje od roku 2016 a kde byla zahrnuta MUK severně od Kuřimi na úseku silnice 11/385 mezi Kuřimí a Čebínem. Těsně před dokončením US nadřazené sítě náměstek hejtmana Maleček reagoval na opakované stížnosti obcí a spolků a rozeslal dopis, který na prezentaci výsledků ÚS nadřazené sítě 10. 12. 2018 komentoval s tím, že to byli projektanti, kteří tímto dopisem jeho prostřednictvím odpovídali. Náměstek uvedl, že k zařazení varianty nedošlo, protože odporovala platným normám. V dopise náměstka hejtmana ze dne 19.11.2018, č.j. JMK 151 454/2018, bylo specificky uvedeno, a že variantu *„nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 736101"*. Již na prosincové prezentaci US nadřazené sítě bylo věcně doloženo, že projektanti odpovídající prostřednictvím dopisu náměstka hejtmana Malečka tedy 4jevně předložili náměstkovi hejtmana nesprávné odůvodnění, protože citovaná norma je obecnou normou, která je pro křižovatky dále specificky rozvíjena. normou ČSN 73 6102 nazvanou *„Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*" a bylo zdůrazněno, že v úseku D43 tvořícím severní obchvat Kuřimi byla trasa D43 v předmětné variantě D43 v řešení „vyloučené varianty" zjevně nikoliv

navržena v konfiguraci 2x2 pruhy, ale 2x3 pruhy. Současně na téže prezentaci US nadřazené sítě 10. 12. 2018 bylo poukázáno na to, že u předloženého řešení trasy D43 kromě verze 2x3 jízdní pruhy může při plném zachování trasy D43 beze změny pouhou drobnou úpravou tvaru ramp křižovatky u věznice v Kuřimi být docíleno vzdálenosti křižovatek 2 km. Rozpor s normami tedy nenastal a předmětná varianta byla vypuštěna z posuzování v US nadřazené sítě neoprávněně. Předmětná varianta musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZUR řádně posouzena.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D.I Kuřim – Analýza řešení REV 20.16 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

20. V návaznosti na předchozí námitku lze dodat, že na prezentaci výsledků v diskuzi k prezentaci ÚS nadřazené sítě dne IO. 12. 2018 byla veřejně prezentována i kopie aktuální a detailní projektové dokumentace pro dvě MÚK vzdálené pouhých cca 0.7 km na křižování dálnic D1 a D35, tedy kde pro tyto dvě křižovatky bylo postupováno stejně, jak je tomu v nesprávně vyloučené verzi D43. Předmětná verze Optimalizované varianty D43 musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZÚR řádně posouzena.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR m viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

21. Lze namítnout, že nelze vyloučit střet zájmů pro vedoucího zpracovatele ÚS nadřazené sítě, Ing. arch. Kynčla, který kromě funkce zpracovatele US nadřazené sítě je současně i projektantem zapojeným v zásadní roli do přípravy mega-projektu vybudování Obytného souboru Kuřim-Záhoří. Architektonická kancelář, kde je jedním ze dvou hlavních podílníků, objednala zpracování, zjevně jako subdodávku Oznámení EIA pro první fázi tohoto záměru[3]. V tomto případě se jedná o megazáměr, kdy jen první fáze toho záměru dle Oznámení EIA má zajistit bydlení cca 3460 obyvatel v celkem 1230 bytových jednotkách a rodinných domech, tedy se jedná o mnohamiliardovou investiční akci, kde je jistě nezanedbatelná zainteresovanost projektanta. V předmětném Oznámení EIA z prosince 2016 je předmětný záměr uveden formulací ***„V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 – Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi"***. Je tedy zjevné, že předmětný projekt jednoznačně předjímá realizaci jižního obchvatu Kuřimi a z tohoto hlediska bylo také v Oznámení EIA postupováno, a tedy bylo z úrovně projektu předjímáno, že nebude realizován severní obchvat Kuřimi. Na prezentaci Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK dne 29. l. 2019 padla z pléna otázka, zda Ing. arch. Kynčl oznámil v souvislosti s US nadřazené sítě střet zájmů. Náměstek hejtmana Maleček veřejně uvedl, že o takovém oznámení střetu neví. Je nepochybné, že pokud US nadřazené sítě byla zpracována se silnou preferencí ve výběru variant pro jižní obchvat Kuřimi a pokud ÚS nadřazené sítě uzavírá třemi variantami pro posouzení v Aktualizaci ZÚR JMK, kde ve všech z nich je invariantně jižní obchvat Kuřimi a kdy v době pořizování ÚS nadřazené sítě došlo ke skandálu, kdy nejaktuálnější varianta Optimalizované trasy D43 byla neoprávněně vyloučena

z posuzovaných variant a dopis takto činící byl náměstkem hejtmana veřejně prezentován 10.12.2018 jako odpověď projektantů jeho prostřednictvím, pak je nepochybné, že takto podivně zpracovaná US nadřazené sítě nemůže být akceptována jako důvěryhodný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR a vyloučení variant a že celý proces posuzování variant musí být proveden přímo v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a zde plně posouzen z hlediska SEA a HIA a plně odůvodněn v Odůvodnění opatření obecné povahy — Aktualizace ZÚR.
[3]Viz str. 3 Oznámení EIA — dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA J.HM1353

Tato připomínka nebyla vypořádána. Žádáme její řádné vypořádání.

22. V popisu metodiky hodnocení variant v kap. C.2.1.1 ÚS nadřazené sítě je uvedeno: *„Výběrem variant s nejlepší dopravní účinností tak lze reálně ovlivňovat toky dopravy. V případě opačného přístupu bude doprava tím elementem, kterému se bude rozvoj, a tedy i územní plánování podřizovat."*. Je nepochybné, že doprava má maximálně sloužit a minimálně negativně zatěžovat obytné oblasti. Faktem však je, že US nadřazené sítě, a to jak v dopravním hodnocení, tak i v celkovém hodnocení, postupuje zcela v rozporu s tímto cílem a dosažení maximální intenzity na komunikaci podřizuje výběr variant. US nadřazené sítě tak zásadním způsobem chybuje, neboť nepostupuje ani tak, aby tranzitní doprava (a to včetně dopravy dálkové těžké nákladní) byla řešena standardními postupy, tj. vyvedením na obchvat zcela mimo urbanizované území. Toto je zásadní vadou a studie tedy nemůže být použita jako smysluplný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.
Nebylo řádně vypořádáno viz akustický posudek č. P46-19 z 1.3. 10. 2019 Ing. Karel Šnajdr - (posudek KÚ JmK předán). Žádáme nápravu.

23. **To, že výsledné hodnocení metodikou použitou v US nadřazené sítě nedošlo k vymezení jakékoliv komunikace k odvedení tranzitní / nákladní dopravy z Brna a Brněnské aglomerace je jednoznačným průkazem totálního selhání metodických postupů aplikovaných v ÚS nadřazené sítě.** Na takto chybnou ÚS nadřazené sítě nelze navazovat a toto musí být napraveno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. „43" je součástí sítě TEN-T a podíl tranzitní dopravy na ní rapidně stoupne po propojení do Polska přes D35 a D11, což je ve vypořádání ignorováno.

24. Zavlečení tranzitní dopravy do oblasti kontaktu s regionálně významnou oblastí – Brněnskou přehradou, je zcela opominuto, Zavlečení cca 20 tis vozidel denně, z toho cca 4 tis, vozidel nákladní dopravy do tohoto prostoru je ukázkou naprosté necitlivosti projektantů k hodnotám sdíleným desítkami tisíc obyvatel. Je v tomto kontextu příznačné, že v části C ÚS nadřazené sítě není o tomto problému ani zmínka. Žádný věcný a logický argument přitom dopravní projektanty nenutí, aby bylo nutné zavlékat tak masívní množství nákladní tranzitní dopravy do této oblasti v situaci, kdy nebyly vyčerpány standardní projekční postupy pro projektování dopravních koridorů, a to standardní řešení s odvedením tranzitní dopravy mimo sídelní útvar, mimo jeho rekreační oblast a mimo jeho rozvojové oblasti. Jak je dobře známo, trasování obchvatu celé Brněnské aglomerace v její části severně od dálnice D1 je známo a od roku 2005, kdy kraj nechal zpracovat první studii firmou HBH Projekt spol. s r.o., byly vypracovány dokonce další, vylepšené návrhy koridoru pro tento obchvat (Ing. Kalčík, 2009, 2014, 2015, 2016). Není zde tedy nouze o realizovatelné standardní a smysluplné řešení a je tedy zcela absurdní, aby toto mohlo být ÚS nadřazené sítě zavrženo. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný, ÚS nadřazené sítě je zcela nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.
Připomínka není vypořádána. Žádáme její řádné vypořádání.

25. Úvahy v části C ÚS nadřazené sítě o tom, že koridor tzv. „Staré dálnice" může být v budoucnu přetížen, pokud zde nebude vybudována komunikace 43, jsou zcela absurdní. Tento koridor má jako vnitroareálová komunikace města Brna spojující Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy a napojená na Brno-Žebětín a Brno-Kohoutovice. Tato komunikace má, pokud zůstane tak je používána, nepochybně dostatečnou kapacitní rezervu na řadu desetiletí. Návrh použít tento koridor pro tranzitní dopravu je naopak tím řešením, který by zde vyvolal zásadní dopravní. A logistické problémy. Je to vidět i na doslova zoufalé snaze projektantů vyřešit problém, jak zajistit aspoň podobnou dopravní funkčnost této komunikace po přivedení tranzitní dopravy do tohoto koridoru. To, jak se postupně návrhy projektantů vyvíjejí od dálnice D43 s jednou MÚK v Bystrci k neuvěřitelné skrumáži jízdních pruhů a nyní nově i druhé MÚK v Bystrci, dokládají samy o sobě existenci zásadních problémů s nepřijatelnou koncepcí zásahu do města, které samo potřebuje své komunikace na svém území a nedává smysl, aby jeden zdůležitých koridorů uvnitř druhého největšího města republiky byl omezen ve své funkčnosti pro město a předán k užívání dálkové tranzitní dopravě. Toto je úplný funkční nesmysl, zejména v situaci, kdy standardní řešení pro tranzitní dopravu a její odvedení z celé Brněnské aglomerace je už cca 15 let dobře známo a prověřeno jako realizovatelné. Projektant před navrhováním absurdního řešení se zavlékáním cca 4 tis vozidel nákladní a tranzitní dopravy do městské části Bystrc a dalších městských částí měl vyloučit, že standardní řešení, tj. plnohodnotný obchvat celého Brna v jeho části severně od dálnice není realizovatelný. Toto ale projektant neudělal a ani udělat nemohl, protože standardní řešení — obchvat celého Brna existuje a je prokázáno jako realizovatelné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

    Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Inga Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

26. Argumentace projektanta „dopravní účinností" (kterou interpretuje prakticky jako intenzitu dopravy) ve prospěch zavlečení tranzitní dopravy do Bystrce a dalších městských částí Brna, s argumentací *„nechť po komunikaci jede co nejvíce vozidel bez ohledu, kudy tato komunikace vede*", je zcela absurdní. Projektant měl zajistit odlehčení celého města Brna od tranzitní dopravy, a ne tuto dopravu s nesmyslnou argumentací o *„dopravní účinnost „přehazovat*" z jedné městské části do druhé. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný. ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JN,'TK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.
    Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 20.16 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

27. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43/S43, a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko-Brno-Bosonohy – Brno – Bystrc – Brno-Kníničky Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Drásov Malhostovice Všechovice – Skalička – Malá Lhota – Lysice,
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 20.16 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

28. Požadujeme plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D/S 43 jako CELEK od D1 po severní hranici JmK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci D/S 43 v tzv. „Optimalizované variantě D43", a to v celé její délce od dálnice D1 po MUK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi, všech obcí na trase a celého Brna.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZUR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

Vyhodnocení připomínek

V podání jsou připomínky, které spolek uplatnil při projednávání Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/20016–12/2018. KrÚ JMK připomínky ke Zprávě o uplatňování řádně vyhodnotil. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 a vyhodnocení připomínek byly dne 28.3.2019 předloženy Zastupitelstvu Jihomoravského kraje, které Zprávu o uplatňování schválilo.

Vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování zůstává v platnosti.

K vyhodnocení doplňujeme:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Ministerstvo vnitra se dopisem ze dne 13. ledna 2020 vyjádřilo k podání nazvaném „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN", srpen 2019, Ing. Kalčík v tom smyslu, že nelze přijmout závěry prezentované v předmětném dokumentu. V dopise MV dále uvedlo cit.: „*Nový úsek dálnice je třeba vždy připravovat podle platných technických norem. Každá nová dálniční křižovatka musí být nejen mimoúrovňová, ale také vybavená příslušně dlouhými připojovacími a odbočovacími pruhy. Mezikřižovatkový úsek (vzdálenost mezi sousedícími křižovatkami) se na dálnici měří od konce připojovacího pruhu k začátku pruhu odbočovacího. Pro snížení předepsané minimální vzájemné vzdálenosti dálničních křižovatek je nezbytná blízkost většího sídelního útvaru (obce nad 30 tisíc obyvatel) nebo rozsáhlé průmyslové aglomerace (průmyslové zóny generující více než 10 tisíc vozidel za den). Vzhledem k tomu, že blízká Kuřim má pouze 11 000 obyvatel a neprokázalo se, že by průmyslová zóna u Kuřimi generovala více než 10 tisíc vozidel za den, není důvod předepsaný parametr určující minimální možnou vzdálenost dálničních křižovatek měnit. S ohledem na fakt, že křižovatky jsou umístěny u Kuřimi, nelze ani tvrdit, že se jedná o dopravní napojení města Brna a brněnské aglomerace jako celku (viz str. 11 Optimalizace).*

S ohledem na velikost Kuřimi by měla postačovat v její blízkosti na nové dálnici jedna křižovatka. Pokud je z jiných důvodů potřebné realizovat u Kuřimi dvě křižovatky, pak musí splňovat podmínky technických norem. Rozhodně je třeba odmítnout dedukci prezentovanou na str. 17 Optimalizace o tom, že při šířkovém uspořádání 3+3 pruhy v mezikřižovatkovém úseku jsou blízké křižovatky u Kuřimi reálně integrovány s nadstandardně kvalitním vnitro-křižovatkovým propojením. Aby byly dvě dálniční křižovatky integrovány v jednu, musela by mít tato jedna útvarová křižovatka v každém směru jízdy vždy jen jedno odpojení a jedno připojení na hlavní trasu."

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.41. [redacted] (podpisy 3 občanů)

Poř. číslo	**V 40**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160191/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 3 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

My, níže podepsaní požadujeme:

1. Požadujeme přesnou specifikaci protihlukových a proti-imisních opatření při průchodu koridoru DS41 mezi obcemi Malhostovice a Drásov.
   Koridor DS41 je trasován desítky metrů od prvních domů obce Malhostovice. Je naprosto zřejmé, že tady dojde k překročení hygienických limitů pro hluk a imise. Je naprosto nemyslitelné, aby koridor byl vymezen bez plánování konkrétních opatření zajišťujících splnění hygienických limitů. Je také nezbytné stanovit počáteční a koncový bod takového opatření, aby bylo možné posoudit, jestli tyto limity budou splněny pro všechny části obce.
   Tento úkol dle našeho názoru nelze přesunout na proces územního plánování obcí, které na projektování staveb podobného rozsahu nemají odpovídající kapacity.

2. Požadujeme předložení studii budoucího přímého propojení obcí Malhostovice a Drásov křižující koridor DS41, a to včetně zachování oddělené komunikace pro pěší a cyklisty, která v současné době mezi těmito obcemi existuje a je hojně využívána.
   Vzhledem k nespecifikované povaze opatření zaručujících splnění hygienických limitů pro hluk a imise v obcích není možné určit způsob křížení komunikace 379 s plánovanou komunikaci 43. Plánování musí být také provedeno se zřetelem na omezené prostorové možnosti, jelikož obytná zástavba se nachází pouhé desítky metrů od plánovaného koridoru DS41. Požadujeme, aby toto křížení bylo vyřešeno v rámci Aktualizace ZUR.
   Tento úkol dle našeho názoru nelze přesunout na proces územního plánování obcí, které na projektování staveb podobného rozsahu nemají odpovídající kapacity.
3. Požadujeme, aby v Aktualizaci ZUR byl řešen střet koridoru DS41 s Vírským a Březovským vodovodem. Vodovod i koridor DS41 procházejí mezi obcemi Malhostovice a Drásov prakticky ve stejné trase. Aktualizace ZUR tuto kolizi vůbec neřeší.
   Tato kolize, spolu se výše uvedenými připomínkami, vytváří nadměrně komplikovanou situaci, která nemůže být řešena na úrovni územního plánování jednotlivých obcí jednoduše proto, že území obcí přesahuje. Požadujeme jasné vyřešení tohoto střetu v rámci Aktualizace ZUR. Připomínáme, že Vírský a Březovský vodovod jsou strategickým vodním zdrojem pro aglomeraci brněnska.
4. Požadujeme, aby v rámci aktualizace ZUR byla řádně prověřena „Optimalizovaná varianta" dle Ing. Kalčíka, jejíž aktuální podobu pořizovatel Aktualizace ZUR prokazatelně vlastní. „Optimalizovaná varianta", na rozdíl od plánovaných koridorů DS40 a DS41, tvoří obchvat Brna a v žádném místě se nepřibližuje k obytné zástavbě do tak absurdní blízkosti, jako navrhovaná „německá" varianta. Předvýběr varianty mimo proces Aktualizace ZUR není možný a zakládá právní předpoklady zpochybnění tohoto procesu.

5. Požadujeme zavrhnutí *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen „územní studie")* jako podkladu použitelného pro jakoukoli fázi Aktualizace ZUR.
   Územní studie má celou řadu zásadních vad a dle odborných posudků je jak hluková, tak rozptylová studie nepoužitelná. Že hluková studie vede k naprosto vadným výsledkům pozná i laik z grafických příloh studie. V kapitole G odůvodnění Aktualizace ZUR krok 8. popisuje závěry územní studie. Hledisko vlivu nové komunikace 43 na životní prostředí (zatížení imisemi a hlukem) obyvatel zde není vůbec řešeno. Přitom právě toto hledisko vy mělo mít nejvyšší váhu, protože s časem bude dopravy a tím i znečištění jen přibývat, zatímco hygienické limity se budou zpřísňovat.
   Zarážející je v této souvislosti také vytvoření varianty S.10, tzv. poučené, která se *„konkrétně skládá z komunikace „43 " vedené tzv. Německou stopou (vzhledem k lepším návaznostem na jižní obchvat Kuřimi)*. O negativním vlivu německé stopy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice a Skalička zde není zmínka, jediné kritérium výběru je napojení na neexistující (!) jižní obchvat Kuřimi.

   Ignorování vlivu externalit na lidské zdraví při výběru koridoru plánované komunikace 43 dokresluje vyjmenování problematických míst v navazujícím textu: *„Aktualizované ZUR musí pro výslednou variantu obsahovat podmínky ochrany před nepříznivými vlivy hluku a imisí (např. zemní valy, protihlukové stěny a překrytí), zejména pro úsek komunikace „3 ", a to především při průchodu mezi Drásovem a Malhostovicemi, v Kníničkách, v Bystrci a u MÚK Troubsko.*

   Úplný přehled kritických míst z hlediska překročení hygienických limitů na plánované trase komunikace 43 je zřejmý z dokumentu Návrh stanoviska Ministerstva pro Životní Prostředí, kde *„nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus)"* jsou požadována v následujících lokalitách: v oblasti MÚK Troubsko, v úseku Bystrc — Kníničky, mezi obcemi Malhostovice a Drásov, v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany, v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

6. Požadujeme, aby koridor DS41 byl ze ZUR vypuštěn pro nemožnost minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, jak stanovuje navrhovaný text aktualizovaných ZUR — Textová část ZUR JMK s vyznačením změn v bodě (8 Id) *„b) Vymezit koridor dálnice D43-silnice I/43 s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, zachování prostupnosti krajiny.*"

Vzhledem k tomu, že reálná šířka koridoru DS41 je mezi obcemi Malhostovice a Drásov prakticky totožná s šířkou dálničního tělesa, nelze tuto trasu nijak optimalizovat. Zatížení hlukem a imisemi bude bez „nadstandardních opatření" nadlimitní (jak též vyplývá z přílohy oddílu A č. 2A:

„překročení hlukových limitů: Čebín, Černá Hora, Drásov, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice, Žernovník u Černé Hory"). Vzhledem k tomu, že obytná zástavba obce Malhostovice se nachází pouhé desítky metrů od tělesa komunikace 43, bude též docházet k ohrožení této zástavby vibracemi z průjezdu těžké kamionové dopravy po této komunikaci. Tento negativní vliv nelze odstranit žádným technickým opatřením, je nutné zvětšit vzdálenost koridoru od obytné zástavby.

ZUR navíc negarantují realizaci těchto nadstandardních opatření, dokonce ani neřeší, jaké konkrétní opatření by mělo být zvoleno. Lze se tedy oprávněně domnívat, že provedená opatření budou minimální nebo žádná a komunikace bude provozována bez kolaudace nebo na výjimky z hygienických limitů jako se tomu děje jinde v Jihomoravském kraji i České republice. Takovýto přístup by byl pro obec Malhostovice a Drásov naprosto likvidační. Trasování koridoru 43 v německé stopě není slučitelné s udržitelným rozvojem území dotčených obcí.

7. Požadujeme řádné prověření vlivu transevropské komunikace 43 na oblast Natura 2000 Malhostovické kopečky. Není možné akceptovat závěr obsažený v dokumentu Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti: *„Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace druhu a případných změn trofických poměrů obou TPS vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti (IPD charakteru ZÚR "*.

Jaká jiná dokumentace by měla vliv posuzovat, pokud ne dokument, který se tak přímo jmenuje? Evropsky významná lokalita Malhostovické kopečky leží v těsné blízkosti plánované komunikace a je tedy více než zřejmé, že bude zasažena emisemi z automobilové dopravy. Komunikaci 43 zároveň nelze od lokality oddálit, protože koridor prochází mezi zvláště chráněným územím Malhostovické kopečky a horou Čebínka.

8. Požadujeme, aby vymezení koridoru pro komunikaci 43 postupovalo v souladu s platnou legislativou Evropské unie, která je závazná i pro Českou republiku. Tedy provádět trasování komunikací spadajících do mezinárodní sítě TEN-T — do které bude náležet i komunikace 43 — mimo sídelní celky.

Již rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, článek 9, odstavec 1 uvádělo, *„transevropská silniční síť zahrnuje dálnice a silnice vysoké kvality, ať stávající, nové nebo které se mají upravit, jež ... míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti*". Toto rozhodnutí bylo určeno členským státům EU a je tak závazné i pro Českou republiku ve všech jeho částech a mělo být respektováno nejméně od roku 2004, kdy ČR vstoupila do EU. Návazné závazné nařízení EU – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 0 hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU vychází ze stejných východisek a klade naprosto zásadní důraz na posuzování SEA (tedy posuzování v rámci územního plánování) a mimo jiné zavazuje členské stát EU v článku 30/e k budování obchvatů. Prakticky srostlá oblast městyse Drásov a obce Malhostovice je jedním sídelním útvarem, který nesmí být rozdělen trasováním transevropské komunikace.

Požadujeme, aby se trasování koridoru 43 řídilo tímto rozhodnutím a vedlo mimo téměř srostlé obce Malhostovice a Drásov, které v podstatě tvoří jeden sídelní celek, ale také mimo Brněnskou aglomeraci, jíž je městská část Bystrc nedílnou součástí. Vedení transevropské komunikace sídelními celky zásadním způsobem zhorší životní prostředí a tím i atraktivitu bydlení v těchto sídlech.

Vyhodnocení připomínek 1. až 3.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani

vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

K navrhovaným opatření 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 požadavku na předložení studie propojení obcí Malhostovic a Drásov a k možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 4. a 5.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Připomínka je založena na domnělém nerealizování technických opatření na minimalizaci vlivu D43-I/43 na obytnou zástavbu.

Koridor pro záměr D43-I/43 je vymezen v proměnlivé šířce 120–300 m. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán nemělo k šíři koridoru připomínky.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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. "

K navrhovaným opatření 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 S 4 až S 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 připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 7.

Podatel opomněl uvést text před a za větou z kterého je zřejmé, že je koridor záměru D43-l/43 vymezen s respektováním ochranného pásma lokality EVL Malhostovické kopečky. Věta vytržená z kontextu se vztahuje k možnosti nepřímého vlivu depozice látek z provozu, který se může mírně negativně projevit v rámci obou xerofytních TPS 6110* a 6210* i na místní populaci koniklece velkokvětého.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚRJMK je zpracováno „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚRJMK na životní prostředí" (tzv. dokumentace SEA) a „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti". Dotčení lokality Natura 2000 EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-l/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 8.

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) — představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad I mil obyvatel (mimo hl. města) —což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) — zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací Dl, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální — tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům Dl, D2, D52... Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever — jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav — Kolín — Havlíčkův Brod — Jihlava — Znojmo — Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální — aglomerační funkci trasy komunikace 43.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚRJMK je zpracováno „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚRJMK na životní prostředí" (tzv. dokumentace SEA) a „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti".

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu — mezi hranicemi krajů — např. směr Svitavy — Slovensko (Lanžhot), Svitavy — Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová — se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.42. Přehradní s.r.o.

Poř. číslo	**V 41**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160291/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Přehradní s.r.o.			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Stanislav Cígler			
		Adresa / sídlo		Bašty 416/8, 602 00 Brno			

Připomínky

Jako majitelé pozemku p.c.3351,3350, k.ú. Kníničky podáváme námitky a připomínky k projednávání ZUR JMK, kde jsou pro stavbu rychlostní komunikace vymezovány územní rezervy. Dle ZUR JMK, které nabyly účinnosti 3.11.2016, nachází se řešené území s předmětnými parcelami č. 3351 a č.3350, k.ú. Kníničky v koridoru územní rezervy dopravní silniční infrastruktury D43 Troubsko Ostrovačice D-1 Kuřim – Lysice s označením RDS01 – A Varianta Bystrcká.

Upřesnění námitek dodáme v nejbližším možném termínu.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí. Podatel neuplatňuje žádné požadavky k řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínky nebyly zaslány.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.43. [redacted](podpisy 332 občanů), dtto [redacted] (podpisy 332 občanů)

Poř. číslo	**V 42** **V 43**	Datum	08.11.2019 11.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160402/2019** **JMK 160618/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted](podpisy 332 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- **<u>Uplatnění věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK</u>**
- **<u>Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK</u>**

Na přelomu ledna/únoru 2019 jsem předložil zmocnění od občanů, abych je zastupovala jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu ZÚR JMK.

Byl jsem občany zmocněn, abych věcně shodnou připomínku uplatnil nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Návrh Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách jihomoravského kraje, www.zurka.cz, bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8.11. 2019.

Níže uvedenou připomínku tímto **<u>uplatňuji</u>** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona.

<u>Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:</u>

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43/S43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci D43/S43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice Dl po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**

2. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu. <u>Odůvodnění pro body 1–2:</u>

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D43/S43 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 známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. <u>Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi</u>. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako <u>CELEK</u>, což musí zahrnout skutečně <u>CELÝ úsek na území JMK</u>, tedy od jeho severní hranice po dálnici Dl. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

3. Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracovaná, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění

Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA), Tento požadavek musí být zahrnut i do Zprávy 0 uplatňování ZÚR JMK.

Odůvodnění:

Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.

4. Působení arch. Kynčla v roli zhotovitele územní studie a zároveň působení téže osoby v roli projektanta pro developera s přímým negativním vlivem trasy D43 (pro Optimalizovanou variantu) vnímáme jako střet zájmů a budeme žádat a prověření těchto aktivit, resp. posouzení střetu jeho zájmů u České Komory Architektů. Výstup této studie není hodnověrný pro další posuzování.

Odůvodnění:

Působení arch. Kynčla v roli zhotovitele zmiňované studie není nestranná. Arch Kynčl vedle role zhotovitele územní studie působí jako projektant pro developerskou společnost IMOS, jež plánuje, v Kuřimi, v oblasti lokality Záhoří vybudovat novou obytnou zónu pro 5000 obyvatel. V případě realizace trasování D43 v podobě Optimalizované varianty (se severním obchvatem Kuřimi) by byla nová oblast Záhoří negativně dotčena 4 pruhovou komunikací I/43 v těsné blízkosti plánovaných bytových domů. Posuzování EIA pro tento nový obytný komplex bylo v roce 2018 arch. Kynčlovi dvakrát zamítnuto. Důvodem bylo mimo jiné, že podklady neobsahovaly či chybně prezentovaly budoucí stav na komunikaci I/43 pro případnou Optimalizovanou variantu. Arch Kynčl předjímal budoucí stav vedení trasy R43/D43 jinak než Optimalizovanou variantou, viz, citace z EIA oznámení pro obytný komplex Kuřim-Záhoří.

> *. ..V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 Dl Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi....* **Zde bylo předpokládáno vedení R43/D43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem.**

5. Přístup k výběru nejlepších variant z územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný, Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav, aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.

Odůvodnění:

Studie posuzuje negativní dopady hluku a imisí z dopravy na základě modelování budoucích intenzit dopravy zpracované též v rámci této studie. Pro simulaci intenzit dopravy byl však brán model, jež nezahrnuje skutečný stav, tedy odpor jednotlivých prvků na komunikacích (šířka komunikace, přechodu, semafor, kruhový objezd) v jednotlivých obcích, což zásadně ovlivňují plynulost komunikace. Studii pak uvádí, že skutečné intenzity dopravy se mohou lišit i o více než 10 % díky lidskému faktoru rozhodování, jakou cestu zvolí (kratší cesta, ale pomalejší přes obec, či rychlejší ale delší cesta kolem).

6. Zpracovatel chybně posuzoval dopady na obyvatele žijících ve chráněných venkovských prostorech staveb, a tudíž je tedy posouzení zcela špatné Posouzení variant dle této studie je zcela zavádějí a chybné a je snahou upřednostňovat řešení vedení D43 v Hitlerově variantě s Jižním obchvatem Kuřimi před variantou Optimalizovanou se severním obchvatem.

Odůvodnění:
Studie uvádí, že posuzuje negativní vliv hluku a imisí pro jednotlivé varianty tras D43 oproti zastavěnému území (Chráněný venkovní prostor staveb), resp. počtu obyvatel v daném území trvale žijících. Je tedy zmatečné a otázkou, jak jsou údaje o výpočtu dopadu na obyvatele ve skutečnosti prováděny, když se v hlukové studii zpracovatel konkrétně uvádí:

...Definovat, která konkrétní fasáda je chráněným venkovním prostorem ve smyslu vyhlášky není v možnosti této studie...

7. Zpracovatel studie za oblast dopadů na trasy D43 na obyvatele neprovedl zohlednění navrhovaných opatření. Není jasné, zda by vůbec měla tato navrhovaná opatření nějaký vliv na minimalizaci negativních vlivů, Pak tedy není možné prezentovat nějakou variantu s kategorií doporučenou, možnou či nemožnou a výstup studie je tedy nehodnověrný a nekompletní.
Odůvodnění:
Budování nové komunikace D43/S43 v těsné blízkosti obydlených zón bude mít na tyto oblasti negativní vliv. Studie má za úkol ochranná opatření navrhovat, aby se negativní dopady minimalizovaly. Ve studii se však uvádí v souvislosti s protihlukovými stěnami následující:

...V rámci volně dostupných dat neexistuje konkrétní databáze obsahující parametry jednotlivých stěn zájmové oblasti...

Žádná ze stávajících navrhovaných doporučených variant zhotovitelem pro aktualizaci ZUR neřeší efektivní napojení D43/S43 ve směru na/z Blansko, Jižní obchvat Kuřimi je pro tento provoz příliš vzdálený a veškerý provoz mezi D43/S43 a Blanskem by zatížil komunikace v Kuřimi.

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

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

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace, neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a požaduji abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. §23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodn230tně se účastnit na pořizování Návrhu.

Podávám tímto **odpor** proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou i smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona.

Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz. Ust. §23 odst. 1 stavebního zákona zní: "*Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace** zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti".* Formulace *„**při** pořizování"* jasně dokládá účast na činnostech, které provádí *„pořizovatel"* územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný krajský úřad. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou

je pořizovatel odpovědný *„**při** pořizování územně plánovací dokumentace"*, ale není to jediná činnost, která se *„**při** pořizování územně plánovací dokumentace"* pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování *„**při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace"***, pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky „g pořizovatele", jak zní dikce stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006, I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit přijednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno), Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové územně plánovací dokumentace** a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění §9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího projednávání, "za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva"* (podtržení doplněno). Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace. Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. "* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OÚPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace.

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému **odporu** konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní § 27 a § 28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování

územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi právy, mj. i těmi, které jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu odkazovaných ustanovení zákona odkazovaných výše.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením 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.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona 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.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti“ podatele. Postup KrÚ JMK v této věci vychází z platné

právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínky 1. až 3., 5., 6., 7.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny tyto podkladové dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy

doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:

„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.

2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.

3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 – silnice 1/43 Troubsko – Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále

nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku."

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43" je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno 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 souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

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.

Vyhodnocení připomínky 4.

Informaci bereme na vědomí. K domnělému střetu zájmů se nevyjadřujeme. Nejedná se o připomínky k obsahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.44. [redacted]

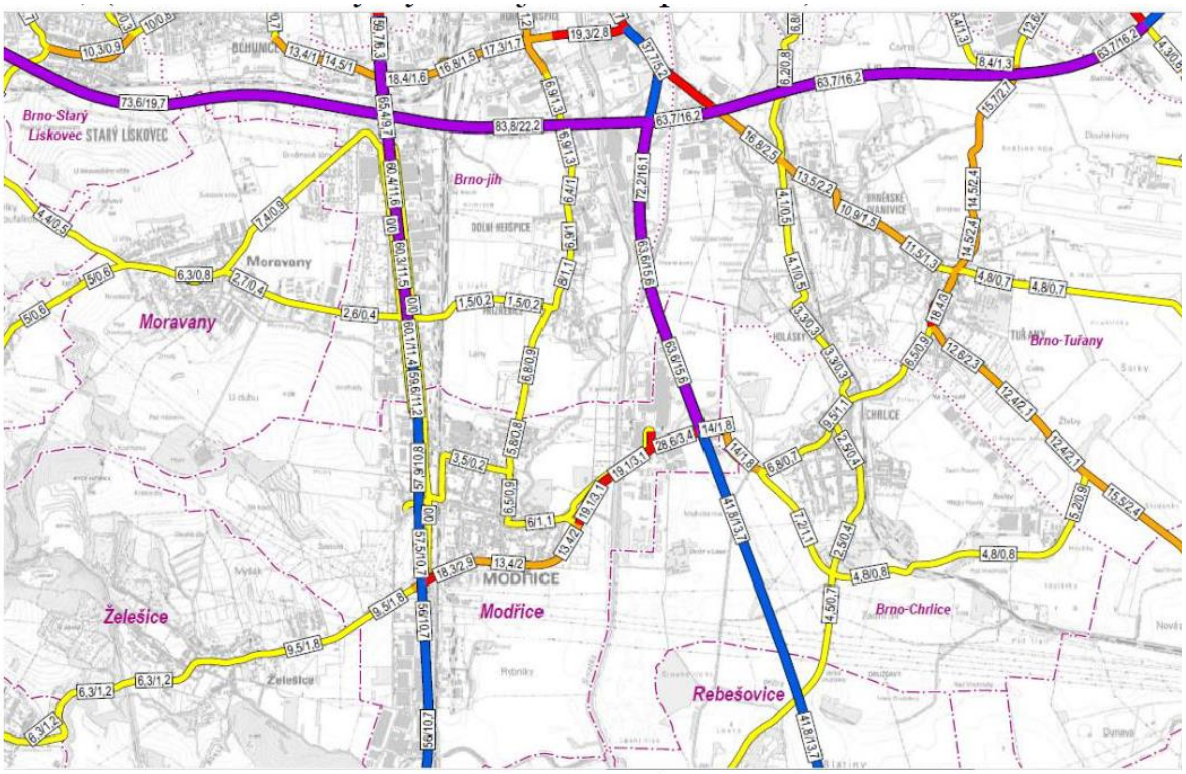
Poř. číslo	**V 44**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160410/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

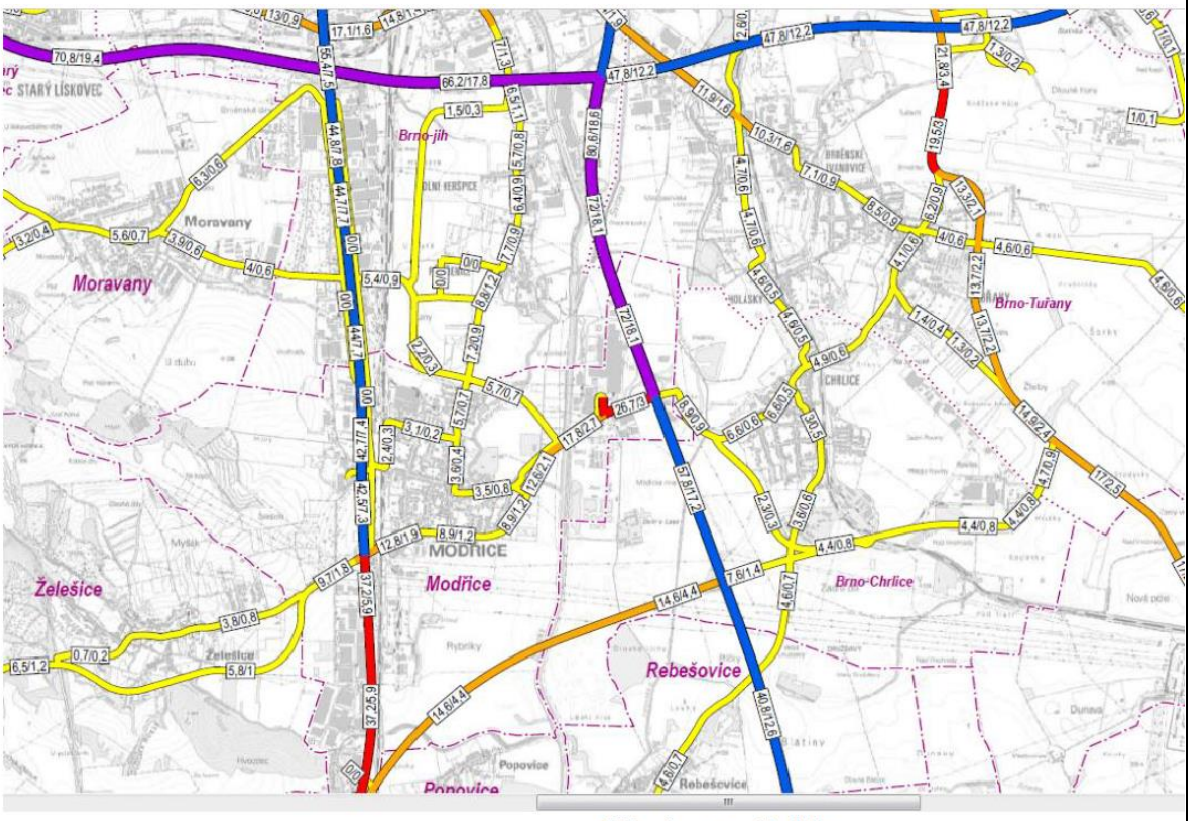
1) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Návrh řešení vychází z ÚS JMK, **kde byl prokázán pozitivní přínos systému složeného z MÚK Moravanská a severního obchvatu Modřic**, který má větší dopad na okolní komunikační síť."

   Odůvodnění připomínky: Po prostudování ÚS jsem dospěl k závěru, že daný text není pravdivý, a proto žádám o jeho vypuštění. ÚS žádný pozitivní přínos jednoznačně neprokázala. Autoři studie to sice v závěrech uvádí, ale velmi vágními formulacemi, které nejsou podloženy konkrétními daty (srovnáním). Jelikož byl záměr obchvatu zařazen mezi invariantní prvky silniční sítě, chybí jakékoli srovnání dopadu jeho nerealizovatelnosti! Z jakých porovnání tedy autoři vychází?

   Jediným možným porovnáním potom zůstává porovnání s nulovou variantou. Přikládám výsledky simulace nulové varianty a varianty preferované ÚS, varianty S.10, (ostatní varianty vycházejí velmi podobně).



Varianty nulová



Varianta S.10

Požaduji přesné a faktické zdůvodnění pozitivního přínosu severního obchvatu Modřic. Z uvedených porovnání (nulová varianta a varianta S.10, ale i jakékoli jiné) vyplývá, že např. v úseku křižovatky Masarykova/Husova po severní obchvat dojde k poklesu osobních auto

o 100/den, ale po obchvatu jich projede o 5700 více. V úseku křížení obchvat/Masarykova dále přes Přízřenice směr Havránkova dojde prakticky v celém úseku k navýšení počtu automobilů až o několik 100/den. A to vše v obydlené oblasti. Kde je tedy významný pozitivní přínos?

2) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...““

   Odůvodnění připomínky: Záměr navrhuje přeložku silnice III. třídy. V daném území již ale řada silnic existuje, a to i silnic mezinárodního významu. Modřice nepotřebují další silnici nadmístního významu a další přivedení dopravy, ale zklidnění dopravy (například i pomocí obchvatu, ale pouze místního významu). Zkvalitnění dopravní infrastruktury je možné dosáhnout i zkapacitněním stávajících silnic, lepším řešením kolizních křižovatek apod. Tento bod naplňuje prakticky jakýkoli záměr. Považuji však za absurdní jej uplatňovat v území, kdy na ploše cca 2x4 km existují dálnice D1, D2, silnice I/52 a II/152 a v blízkosti je vymezen koridor pro jižní tangentu (dálnice), obzvlášť pokud do části zastavěných oblastí přivede více dopravy! Na problematiku hustoty zastavění liniovými stavbami (bariérovost území) upozorňuje i Vyhodnocení vlivů aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (str. 140), stejně tak upozorňuje na překračování emisních limitů v této oblasti od 1.1.2020 (str. 45).

3) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění bodu (3a) a (3b) z textu „dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě.“

   Odůvodnění připomínky: Tvrzení je vytrženo z kontextu. Celý bod 3 říká „Podporovat **polycentrický** rozvoj sídelní struktury kraje vyvažující silnou republikovou a mezinárodní pozici krajského města Brna vytvářením územních podmínek pro rozvoj dalších významných center osídlení kraje. Za tímto účelem je třeba: …“. Modřice a okolí ulice Vídeňská patří mezi nejvýznamnější centra průmyslu a ekonomie JMK. Naopak vykazují negativa ve formě nadměrné dopravy, hlukových limitů a emisních limitů. Určitě bych město Modřice a jih Brna neoznačoval venkovem. Domnívám se, že bod 3 ať už formou bodu (3a) nebo (3b) míří na zcela odlišné oblasti, které **teprve mají potenciál** stát se významnými centry a podporovat vazby mezi takovýmito blízkými centry.

4) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění bodu (8a) z textu „dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě.
   Odůvodnění připomínky: Opět musím konstatovat, že bod 8 stanovuje „Vytvářet územní podmínky pro zkvalitnění a rozvoj provázané dopravní infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje a dosažení optimální obslužnosti území integrovaným dopravním systémem a individuální dopravou. Dbát zvláště na• Bod 8a konkrétně uvádí „vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav zvláště v socioekonomicky oslabených územích kraje v návaznosti na plánovanou výstavbu a přestavbu dálnic a silnic I. třídy;”. Jelikož oblast Modřic a jihu Brna nepatří k socioekonomicky oslabeným územím kraje a jedná se pouze o přeložku silnice III. třídy, nelze bod (8a) na daný záměr aplikovat.

5) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.”

Odůvodnění připomínky: Jak již bylo uvedeno v připomínce č. I realizace záměru, dle výsledků ÚS přinese zhoršení vlivu na zdraví lidí v oblasti severu Modřic a jihu Brna (nárůst dopravy, nárůst hluku a nárůst emisí). Dále Vyhodnocení vlivů aktualizace č. I ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (str. 140) uvádí negativní vliv na životní prostředí. Jak je tedy docíleno zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí?

6) V odůvodnění Aktualizace č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění odstavce „V rámci poslední vyhledávací „Studie 111/15278 Modřice" (PKOSSENDORF, 2019), byla potvrzena dosud sledovaná trasa obchvatu (dosavadní koridor RDS33). Ve studii byla na území mezi ramenem Svratky (Mlýnský náhon) a mostu na 11/152 přes řeku Svratku silnice navržena tak, že bude tvořit zároveň protipovodňovou hráz v rámci samostatného projektu „Modřice protipovodňová opatření" a řešení bylo současně zkoordinováno s Generelem odvodnění města Brna v rámci změn Územního plánu města Brna."
Odůvodnění připomínky: V době zveřejnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (23.9.2019) nebyla citovaná studie plně dokončena a akceptována JMK. Považuji za nepřípustné, nezákonné a zavádějící uvádění těchto údajů před akceptováním studie.

7) V rámci Aktualizace ZUR byla zrušena územní rezerva RDS33 a byl vymezen návrhový koridor DS52 III/15278 Modřice, severní obchvat. Požaduji vypuštění navrženého koridoru DS52 a zachování územní rezervy RDS33.
Odůvodnění připomínky: Podle Stavebního zákona (183/2006), §36 bod (1), je nutné potřebu a plošné nároky koridoru prověřit. Ačkoli jsem prokázání potřeby pomocí US rozporoval, je evidentní, že k datu zveřejnění Aktualizace č. I ZUR JMK nebyly prověřeny plošné nároky (nebyla JMK akceptována studie PKOSSENDORF, 2019) a není tedy dle zákona přípustné vymezení koridoru.

8) Požaduji stanovení pořadí změn v území (etapizaci), a to tak, aby nejprve byly realizovány silnice s největším významem a teprve poté silnice nižšího významu. Požaduji, aby nejprve byla realizována jižní tangenta, zkapacitněna DI a případně teprve poté realizován severní obchvat Modřic.
Odůvodnění připomínky: US vyhodnocovala vždy jen výsledné stavy návrhu silniční sítě. Je však zřejmé, že nejprve by měly být realizovány nejdůležitější silniční tahy a teprve potom silnice nižších tříd. Zákon (vyhláška č. 500/2006 Sb.) ukládá povinnost v případě účelnosti stanovit etapizaci změn v území. Je zřejmé, že nejprve jsou realizovány dálnice a silnice I. třídy a teprve poté silnice III. třídy (severní obchvat Modřic). Pokud nebude tato připomínka akceptována, žádám o vyhodnocení realizace záměru severního obchvatu Modřic bez zkapacitnění D1 a realizace jižní tangenty, na vliv zdraví lidí a dopravní situaci v Modřicích. Upozorňuji, že v případě přijetí varianty, která bude mít významný negativní dopad na vlastníky nemovitostí, mohou tito vlastníci požadovat od JMK finanční kompenzaci.

9) Požaduji doplnění dálniční křižovatky Jižní tangenta/I/52 o další možnosti odbočení.
Odůvodnění připomínky: Navržené řešení neobsahuje možnost přímého odbočení z I/52 směrem od Brna na jižní tangentu, a naopak z jižní tangenty na silnici I/52. Považuji za prioritní co nejlepší a nejkapacitnější řešení dálniční sítě a sítě silnic I. třídy. To, co dnes Modřice nejvíce trápí, je tranzitní dopravy zpravidla vyvolaná potřebou objízdných tras. Přidáním možností tohoto odbočení by došlo k možnosti odklonění tranzitní dopravy na dálniční síť a síť silnic I. třídy, odvodu dopravy mimo zastavěná území a zrychlení dopravy. Jinak budou řidiči hledat alternativní cesty přes jižní, případně severní obchvat Modřic, který ale bude mít minimálně jednu světelnou křižovatku, povede blízko zastavěného území a výrazně zhorší podmínky v daném území.

10) Požaduji stanovení pořadí změn v území (etapizaci) a to tak, aby při realizaci opatření POP10 nedošlo k negativnímu ovlivnění zejména nemovitostí určených pro bydlení, jichž se záměr

dotkne. Odůvodnění připomínky: Protipovodňová opatření jsou zajisté potřebná. Rozsah opatření v záměru POPIO je však natolik rozsáhlý, že dílčí realizace záměru ovlivní podmínky v jiných oblastech. Proto považuji za účelné stanovení pořadí změn v území. Požaduji, nechť jsou změny realizovány tak, aby nejprve byly ochráněny plochy obytné a poté plochy neobytné (průmysl a sklady, . . .). Upozorňuji, že v případě přijetí varianty, která negativně postihne vlastníky nemovitostí určených pro bydlení, mohou tito vlastníci požadovat od JMK finanční kompenzaci

Vyhodnocení připomínky 1)

Z výsledku dopravně inženýrské prognózy na zvolený rok 2035 je patrné, že atraktivita dopravy ze směru od Brna po ulici Modřická / Masarykova zůstává co se týče dopravní intenzity stejná jako v roce 2020. Z tohoto výsledku lze odvodit, že poptávka v severní lokalitě Modřic je natolik silná, že tato intenzita bude stále na přibližně stejné úrovni. To je způsobeno stávajícími potřebami obsluhy území zejména funkce bydlení a dále průmyslu a služeb. Jednoznačný pozitivní dopad však realizace severního obchvatu přináší v napojení Modřic z jihu, a to po ulici nám. Svobody, tedy v úseku sil. III/15278 od křižovatky se sil. II/152 až po křižovatku s ulicí Husovou.

Právě tento úsek lze považovat z hlediska pozitivního efektu zklidnění průtahové silnice, vedoucí hustě zastavěnou částí rodinných domů, za jednoznačně přínosný. V tomto případě hovoříme o cca ½ poklesu dopravní intenzity oproti stavu. Dalším aspektem pro vybudování obchvatu je i nárůst dopravy, který bude generovat nejenom samotné propojení silnic III. tříd přes I/52 v podobě mimoúrovňové křižovatky MÚK Moravanská, který je strategickým bodem pro další rozvoj území podél sil. I/52, ale rozvoj území na katastru Přízřenic a celkové urbanizaci území dle územně plánovací dokumentace s výhledem na rok 2035, se kterým již prognóza počítá. Dopravní model pro rok 2035 prokázal, že cca za 15 let nedojde k navýšení dopravy na průtahu Modřicemi, ale intenzita v inkriminovaném úseku od Brna až po křižovatku s ul. Husovou bude na stejné úrovni. V rámci celkové proměny dopravní sítě ve vazbě na urbánní rozvoj území dojde k redistribuci dopravních proudů, tak že průtahová a obchvatová komunikace od severu přenese cca polovinu z 12 tis. voz. / den (RPDI).

Je nutné podotknout, že dopravní modelování v rámci tak obsáhlého území jako je JMK není zpracováno a definováno v takovém detailu, aby umožnilo vkládání konkrétních odporů (zklidňovacích prvků), které by pomohly přinutit dopravní proud více využívat obchvatové komunikace. Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě pro potřeby ZÚR, které jsou východiskem pro hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídla či v jejich blízkosti.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2) až 5)

Do odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je promítnut odborný názor projektanta na vymezení obchvatu Modřic ozn. DS52. Projektant při úpravě návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání prověří a případně upřesní odkazy a doplní odůvodnění relevantních priorit stanovených v PÚR ČR a ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 6) a 7)

Předmětná studie byla odevzdána začátkem října 2019. Následně byla předána městu Brnu a městu Modřice, které ji akceptovaly bez připomínek. Potřeba obchvatu byla prověřena v ÚS JMK a také předmětnou vyhledávací studií. Na základě těchto podkladů byla územní rezerva v ZÚR JMK 2016 převedena do návrhu. Tento postup je plně v souladu se stavebním zákonem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 8) a 10)

K obavám s ohledem na dopad záměrů (jižní tangenta D52/JT a zkapacitnění dálnice D1) na občany města Modřice uvádíme, že JT odvádí vozidla ze silnice I/52 ul. Vídeňská a Brněnská a jde o vozidla z relace II/425+D52 > Brno. Obchvat Modřic odvádí vozidla ze silnice III/15278, částečně i silnice III/15280 ul. Masarykova, Husova, Chrlická a jde o vozidla z relace Chrlice+Olympia > Brno, které nebudou využívat dálnici D2. Pro relaci II/425+D52 > Brno je severní obchvat nezajímavý. Pokud nebude JT vybudována, resp. bude vybudována s časovou prodlevou, budou nadále přetěžovány silnice II/152 a I/52, nikoliv severní obchvat. Naopak samotný severní obchvat uleví centru Modřic bez ohledu na JT.

Navrhovaná etapizace napřed dálnice a silnice I. třídy a následně severní obchvat by z hlediska Modřic mohla být spíše kontraproduktivní, jeho první etapa (mezi II/152 a III/15278) by mohla relativně rychle (cca 10 let) významně městu Modřice ulehčit. Navíc tento záměr zároveň plní funkci protipovodňového opatření, takže jeho pozdější realizace může prodlužovat potenciální ohrožení města.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

K navrhované etapizaci opatření POP10 sdělujeme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Modřice upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu a v něm pak případnou etapizaci.

Protože návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK neřeší konkrétní stavbu protipovodňových opatření POP10 nelze předjímat a v podrobnosti ZÚR stanovovat etapizaci dle návrhu podatele.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 9)

Záměr JT jižní tangenta vymezený v ZÚR JMK 2016 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a zůstává beze změn. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018. Nutno dodat, že ZÚR JMK 2016 vymezují koridor pro JT včetně ploch pro MÚK nikoliv technické řešení MÚK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.45. Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kniničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. / 266 53 486

Poř. číslo	**V 45**	Datum	11.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160523/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kniničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. / 266 53 486			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Doc. Petr Firbas, předseda			
		Adresa / sídlo		U luhu 23, 635 00 Brno			

Připomínky Návrhu Aktualizace ZÚR JMK – projednávání podle S 37 stavebního zákona

Krajský úřad JMK vydal veřejnou vyhlášku ze dne 23. 9. 2019, čj. JMK 135039/2019, kterou oznámil zveřejnění „návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území". Vlastní návrh Aktualizace ZÚR (dále také AZÚR) kraj neuveřejnil společně s vyhláškou, ale až po pracovní době.

Kraj na WEBu www.zurka.cz uvedl: *„Právě projednáváme: Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK. Připomínky ke zveřejněnému návrhu se přijímají do 8. 11. 2019."*

Níže v souladu se zákonem podáváme připomínky, které pokládáme za závažné a požadujeme, aby Návrh Aktualizace ZÚR byl zcela zásadním způsobem přepracován a naše připomínky byly jednotlivě vypořádány.

Součástí tohoto podání činíme informativní dokument „VYHODNOCENÍ POŽADAVKŮ A PŘIPOMÍNEK uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" - Přílohu č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK, tak jak byla předložena na jednání zastupitelstva JMK v 03/2019. Tento dokument fyzicky nepřikládáme, protože je součástí spisového materiálu pro pořizování AZÚR. Pokud by tento dokument nebyl součástí spisového materiálu pro pořizování AZúR, činíme jej tímto jeho součástí. Požadujeme, aby soupis spisového materiálu byl s přijetím tohoto podání do 5 dnů takto doplněn.

Součástí spisového materiálu pro pořizování AZÚR, činíme tímto i všechny dokumenty, které jsou součástí *Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno,* a to včetně všech dodatků, doplňků a abstraktů, a to dokumentů listinných i elektronických, jakož i všechny dokumenty z procesu pořizování této studie. Požadujeme, aby soupis spisového materiálu byl s přijetím tohoto podání do 5 dnů takto doplněn.

Všechny níže uvedené připomínkv požadujeme jednotlivě vypořádat a provést nápravu v *Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v iádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno, ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK a v pořizování AZÚR dle* těchto připomínek:

1. Pořizovatel Aktualizace v návrhu Zprávy o pořizování omezuje rozsah činností při pořizování Aktualizace ZÚR odkazy na *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále jen *„ÚS nadřazené sítě nebo „ÚS"*). Takto nelze pořizování Aktualizace ZÚR zúžit. Aktualizace ZÚR je, technicky řečeno, změnou ZÚR. Je nutné, aby odůvodnění této změny ZÚR, tj. přechodu od ZÚR JMK vydaných v roce 2016 k novému znění ZÚR JMK ve znění Aktualizace č. 1 bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR po aktualizaci byla odůvodněna, a to mimo-procesně v ÚS nadřazené sítě, ale přímo v odůvodnění Aktualizace ZÚR. Pouze takto může být transparentně zachována logická kontinuita procesu územního plánování, tj. aby důsledně a ve všech existujících souvislostech byly v odůvodnění Aktualizace odůvodněny mj. všechny nově zařazované koridory dopravní sítě, měněné koridory dopravní sítě, a to jak na úrovni návrhových koridorů, tak i každé jednotlivé územní rezervy.

Nesouhlasíme, jak na tuto připomínku v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) reagoval odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu

Jihomoravského kraje (dále také OÚPSŘ), když v neformálním vypořádání předloženém k informaci zastupitelům kraje na zasedání konaném 19. 3. 2019 uvedl, že *„Na základě zpracované ÚS JMK autorizovanými osobami byly vybrány nejvhodnější varianty, které budou dále prověřeny při Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK”*. Toto není vypořádání připomínky, neodpovídá jejímu obsahu.

Požadujeme proto připomínku řádně vyhodnotit.

Připomínka 1a.

To, že něco prověřily autorizované osoby, neznamená, že výsledek jejich práce, tj. Územní studie, je správný. V tomto konkrétním případě je k dnešnímu dni prokázáno expertními posouzeními, že obsah ÚS je zcela vadný.

Stačí jen citovat závěr expertního posouzení rozptylové studie z ÚS (s 9 identifikovanými zásadními pochybeními), kde se jednoznačně konstatuje, že „**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK”.**

Lze citovat také ze závěru expertního posouzení akustické studie z ÚS (s 53 kritickými připomínkami identifikujícími vady studie a 9 zásadními výhradami uvedeními v závěru expertního posouzení), kde se jednoznačně mimo jiné konstatuje, že *„Hluková studie i její dodatek z roku 2019, ve které je „počítán a hodnocen hluk z automobilové dopravy hodnocených dopravních variant", je svým obsahem natolik vzdálena od fyzikální reality, že ji **není možné doplnit, upravit nebo opravit** tak, aby očekávatelnou hodnocenou hlukovou situaci dostatečně věrohodně stanovila. Tato Hluková studie nedává šanci, že se v ní provedené predikce hluku (vypočítané očekávatelné úrovně hluku) setkají se skutečností, která nastane po realizaci kterékoli z hodnocených dopravních variant. **Proto celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty”.***

Připomínka 1b.

Lze poukázat také na vyjádření OÚPSŘ, které uvádí: *„Úkolem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřit zejména územní rezervy stanovené v ZÚR JMK, mezi nimiž jsou i územní rezervy prověřené Územní studií nadřazené dálniční a silniční sítě”.*

Návrh AZÚR JMK není takto zpracován. Je nutné sjednat nápravu a v návrhu AZÚR (bez ohledu na vadnou ÚS) prověřit všechny územní rezervy vymezené v platných ZÚR a porovnat mezi sebou zde uvedené variantní územní rezervy, tedy i systém rezerv pro Optimalizovanou variantu pro komunikaci 43 a systém územních rezerv pro německou/bystrckou variantu 43.

Stejně tak je povinností pořizovatele AZÚR, aby v návrhu AZÚR byly porovnány variantní územní rezervy pro obchvat Kuřimi, tedy pro severní obchvat a pro jižní obchvat.

Nic z toho se v AZÚR nestalo. Tento stav je nutné napravit.

2. ÚS nadřazené sítě odkazuje jako na podklady na řadu autorizovaných studií předaných obcemi a spolky. Celá řada těchto studií však nebyla nijak použita. Požaduje se, aby zpracovatel Aktualizace ZÚR se explicitně těmito autorizovanými studiemi zabýval a pokud nesouhlasí s jejich obsahem a závěry, aby obsah a závěry těchto autorizovaných studií v odůvodnění Aktualizace ZÚR explicitně vyvrátil.

Nestačí tvrdit, že *„K podkladům podatelů uvádíme, že projektant se při zpracování ÚS JMK všemi v dokumentaci uvedenými podklady řádně zabýval, všechny prostudoval a relevantní závěry využil při jejím zpracován”*, ale to, jak se zpracovatel reálně vypořádal s obsahem těchto studií, musí být viditelně doloženo v odůvodnění AZÚR.

Stávající chybný stav je nutné napravit.

3. Požaduje se, aby ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla připojena příloha se seznamem územně plánovací dokumentace, územních studií a významných oborových podkladů (jak tomu bylo i u Zadání ZÚR JMK v roce 2013) a aby zde byly uvedeny i všechny podkladové autorizované a další studie a dokumenty, které k procesu územního plánování předaly obce, spolky a občané kraje. Jediným podkladem pořizování Aktualizace ZÚR JMK nemůže být ÚS nadřazené sítě.

Nelze odmítnout výše uvedený požadavek tvrzením, že *„Stavební zákon neukládá zpracování seznamů podkladů jako přílohu Zprávy o uplatňování. V případě potřeby je na podklady odkazováno přímo v textu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK"*

Je povinností pořizovatele předat existující podkladové dokumenty zpracovateli AZÚR, a tedy musí takový seznam vzniknout. Pořizovatel nemůže ani zatajovat existující dokumenty, které vlastní, ani „podstrkovat" dokumenty, kterým by zpracovatel měl řídit zpracovateli bez vědomí zastupitelstva. Seznam tedy musí být zpracován.

Stejně tak jako, u jakéhokoliv jiného díla vytvářeného odborně musí být doložen seznam dokumentů, které byly při tvorbě díla použity. Povinnost citovat vyplývá ze základních etických principů odborné práce.

Je nutné zajistit, že bude rozlišeno, co je vypracováno týmem zpracovatele a co není. To je zásadní zejména v situaci, kdy existuje riziko střetu zájmů.

Stávající chybný stav je nutné napravit.

4. Dopravní modelování v ÚS nadřazené sítě bylo dle tvrzení v ÚS nadřazené sítě spočteno bez omezujících faktorů, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti (viz str. A-9 ÚS nadřazené sítě). To je postup vhodný pouze v území, kde v území nejsou reálná omezení, ale je to přístup vedoucí ke zcela vadným výsledkům dopravního modelování v případech, kde omezení jsou podstatná, např. se jedná o reálně již existující komunikaci jako průtahové komunikace městem Kuřim (silnice II/385 a II/386), průtah městskou částí Kníničky a částí Bystrc-Zámostí (silnice III/3846) a průtah městskou částí Brno-Bosonohy (silnice II/602). Na těchto komunikacích jsou různá významná omezení, takže je nelze považovat za komunikace bez „omezujících faktorů". Nerealistický postup bez reálně existujících omezujících faktorů není transparencí metodiky, ale zásadní chybou. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚRJMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být upraven.

Tvrzení pořizovatele, že *„Model pracuje na bázi „odporů" resp. cestovních časů. U stávající sítě jsou odpory stanoveny na základě průměrných jízdních rychlostí jednotlivých úseků (se zohledněním intravilánových úseků i zdrženími na stávajících křižovatkách). Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu. To znamená, že odpory na komunikacích uvedených v odstavci 4 odpovídají skutečnosti."*

Toto tvrzení pořizovatele se nejeví jako pravdivé, neboť v úvodu ÚS *„A. Úvod"* v podkapitole *„A.5. PRINCIPY ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE") se mimo jiné uvádí: „Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě, které jsou východiskem pro další hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. Porovnání jejich dopadů do území.* ***Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti".***

Na toto upozornila i připomínka č. 2 z akustického posudku Ing. Šnajdra, která zní *„Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.*

Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí"

Odkaz pořizovatele na *„dlouhodobé zkušenosti zpracovatele dopravního modelu"* je naprosto nepřípustnou argumentací. V dopravním modelování lze vycházet jen z doložených faktů a plést „dojmy a pojmy".

Naprosto nesouhlasíme si tvrzeními, kde pořizovatel vypočítává v informačním dokumentu pro Zastupitelstvo z 03/2019 *„Hlavní důvody, proč nebyly použity omezující faktory"*.

Navíc mezi důvody dle pořizovatele se objevuje formulace, že *„Vložení některých omezujících faktorů může být i subjektivním pocitem zpracovatelů — kdy dává určitá omezení."* To je naprosto nekonsistentní s výše citovaným tvrzením pořizovatele, když odkázal na *„dlouhodobé zkušenosti zpracovatele dopravního modelu"*.

Jednoznačně je zde prokázáno závažné pochybení a přiznání chybných postupů, jak tomu je ve vyjádření pořizovatele ještě navíc odhaluje ve své nahotě další pochybení, a to absenci úplného popisu metodiky zpracování ÚS a návrhu AZÚR.

ÚS je tedy vadná a musí být odmítnuta. Tím je zmařen i celý dosavadní postup pořizování AZÚR. Dopravní modelování je totiž vstupním podkladem pro akustickou i rozptylovou studii a chybný podklad znamená i vadný výsledek všech návazných kroků a záběrů tedy je chybný i výběr variant.

Je nutné tedy v této zmatečné situaci navrátit pořizování ÚS a AZÚR na samý začátek.

Připomínka 4a.

Zpracovatel přiznává, že dopravní modelování bylo zpracováno firmou HBH Projekt, spol. s r.o., která nebyla přípustná dle veřejné zakázky (nebyla součástí schváleného týmu zpracovatele).

Je tím prokázáno, že výběrové řízení bylo zmařeno, neb „přivolání" dalšího subdodavatele dokládá, že nebyly poskytnuty úplné informace v nabídce v rámci výběrového řízení.

Dopravní model JMK není dostupný mimo HBH Projekt, spol. s r.o., takže evidentně nebylo vyhnutí pro zpracovatele než se na HBH Projekt, spol. s r.o., v této monopolní situaci obrátit.

Toto je nutné prošetřit se všemi důsledky.

Připomínka 4b.

Za zcela absurdní pokládáme tvrzení pořizovatele, že *„Z hlediska „vymezení jakékoliv komunikace pro vyvedení tranzitní/nákladní dopravy z Brna a Brněnské aglomerace" lze konstatovat, že až na jednotlivé výjimky nezná koncepce dopravní infrastruktury pojem „komunikace pro vyvedení tranzitní dopravy"*. V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace v severojižním propojení, resp. trase „43

Vypadá to, že pořizovatel se neseznámil se základy dopravního inženýrství, kde se pracuje s pojmy jako obchvat, okruh, radiála atd.

Cílem vybudování obchvatu sídelního útvaru je naprosto nesporně *„vyvedení tranzitní/nákladní dopravy"*. Pokud s tímto tvrzením pořizovatel nesouhlasí, požadujeme, aby to ve vypořádání této připomínky vyvrátil.

Připomínka 4c.

Tvrzení pořizovatele, že *„V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace v severojižním propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu*

— mezi hranicemi krajů — např. směr Svitavy — Slovensko (Lanžhot), Svitavy — Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). ”

Pořizovatel zde zcela evidentně směšuje tranzit nadkrajského a republikového významu s tranzitem vzhledem k brněnské aglomeraci.

Připomínka 4d.

Tvrzení pořizovatele, že *„Komunikaci „43” lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK' se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové”* je jednoznačně v rozporu s hierarchicky nejvyšší funkcí předmětné komunikace, tedy toho, že tato komunikace je navržena jako součást TEN-T.

Pokud by byla pravda, že tato komunikace byla do TEN-T zařazena omylem a doprava po ní bude vždy jen dopravou aglomerační, tedy mající svůj zdroj a cíl pouze v rámci brněnské aglomerace, pak vymezování této komunikace jako TEN-T je zásadní vadou územního plánování a tato věc musí být řešena na úrovni TEN-T.

Připomínka 4e.

Faktem je, že dopravní modelování firmy HBH Projekt je chybné, neb neřeší komunikaci jako součást TEN-T, a tedy nesprávně pomíjí tyto souvislosti, čímž je založena opět vážná vada ÚS a AZÚR.

Připomínka 4f.

Pokud pořizovatel tvrdí, že *„Komunikaci „43” lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové.”,* pak namítáme, že toto tvrzení není založeno na žádném reálném a v odůvodnění doloženém dopravním modelování, neboť modelování bylo provedeno zcela výlučně v rámci JM kraje.

Připomínka 4g.

Pokud pořizovatel tvrdí že *„Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová — se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.*, pak toto první část tohoto tvrzení není založena na žádném reálném a v odůvodnění doloženém dopravním modelování, neboť modelování bylo provedeno zcela výlučně v rámci JM kraje. Druhá polovina tohoto tvrzení reálně také není nikde kvantifikována, a pokud by toto byla pravda, pak nelze v tomto území vymezovat komunikaci TEN-T neb by to bylo zcela nesmyslné. Např. tunely na TEN-T nad 500 m délky podléhají zvláštní legislativě EU a budovat takovéto tunely má smysl skutečně jen tam, kde bude transevropská doprava, a ne tu a tam nějaký „zbloudilý” kamion. Ani územní plánování nesmí plýtvat veřejnými financemi.

5. Vzhledem k tomu, že dopravní modelování poskytuje zásadní údaj, intenzitu dopravy, tedy počet mobilních zdrojů znečištění za jednotku času, protože jak rozptylová studie, tak i hluková studie tedy kriticky závisí na těchto údajích jako na vstupních parametrech, jsou jak hluková studie, tak i rozptylová studie zatíženy vážnými vadami a nelze z nich vyvozovat spolehlivé závěry pro posuzování nebo dokonce vylučování variant. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.

Připomínka je v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) nevypořádaná.

Trváme na řádném vypořádání.

6. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy z hlediska znečištění ovzduší a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Nebyl tedy z tohoto důvodu, i z řady dalších důvodů, spolehlivě zjištěn stávající ani predikovaný stav v území pro rok 2035 beze změn navrhovaných v Aktualizaci ZÚR a totéž díky problematickému dopravnímu modelování a dalším důvodům platí i pro predikce stavu území pro jednotlivé varianty, nebylo možné provést věrohodné porovnání variant oproti stavům, které jsou nazývaný „nulové" ani mezi variantami řešeními jako takovými. Nebylo tedy možné ani věrohodně některé varianty upřednostnit nebo jiné zavrhnout. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně a následně je nutné zpracovat novou rozptylovou studii. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) je evidentně v rozporu s expertním hodnocením rozptylové studie.

Odkazování pořizovatele na hlukovou studii v námitce výlučně se týkající rozptylové studie je jen ukázkou, jak nekvalitně je vypořádání provedeno.

7. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy ž hlediska hlučnosti, a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Ze stejných důvodů, jak je uvedeno výše pro hlukovou studii, je nutné zpracovat novou rozptylovou studii. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.

Pozn. opravujeme typografickou chybu: *„uvedeno výše pro hlukovou studii má znít „uvedeno výše pro rozptylovou studii'*

Připomínka je v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) nevypořádaná.

8. Je nepochybné, že dle zásady předběžné opatrnosti nelze podceňovat intenzity dopravy problematickým dopravním modelováním. Je nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace — viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C. Tuto hodnotu intenzity dopravy je nutné brát za základ všech hodnocení, v hlukové studii i v rozptylové studii.

Trváme na této námitce, a pokud zpracovatel zná nejhorší možný případ jiný než saturaci dopravy na komunikaci, je povinen to doložit. Když už se pořizovatel odvolává na rozsudek NSS, činíme tak také a odkazujeme na rozsudek č. 1 Ao 712011-526 ze dne 21. června 2012, a to specificky na bod 64, kde NSS uvádí, že *„Za použití základní zásady práva životního prostředí — zásady předběžné opatrnosti (S 13 zákona o životním prostředí) —je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Dále lze odkázat na bod 72 rozsudek č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012, a kde NSS uvádí, *že „V rámci hodnocení CEA je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti — vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Pořizovatel je tedy povinen *„vycházet z nejhorší možné varianty"*, což znamená, že je povine vyvinout specifické úsilí k definování této *„nejhorší možné varianty".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Toto je povinen pořizovatel dle téhož rozsudku provést *„srozumitelně a logicky konzistentně".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Postup s využitím „kapacity komunikace" není paušálním postupem. O tom se může pořizovatel lehce přesvědčit v ČSN, kde je jasně uvedeno, na jakých parametrech „kapacita komunikace" závisí.

Odborný odhad nejhorší možné varianty je dle ČSN právě zde definovaná „kapacita komunikace". Pokud se pořizovatel od tohoto odborně přijatého postupu míní odchýlit, pak musí svůj postup odborně, přesvědčivě, přezkoumatelné, srozumitelně a plně konsistentně a logicky odůvodnit.

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

9. Vhledem k tomu, že podle §18 odst. 1 stavebního zákona je v územním plánování nutné vytvářet předpoklady pro výstavbu, a tedy je nutné zajistit i realizovatelnost vymezených koridorů dopravních staveb, pak posuzování SEA pro ZÚR nebo Aktualizaci ZÚR nesmí být méně rigorózní než pro následné územní řízení. Kdyby byl připuštěn opak, znamenalo by to, že územní plánování věrohodně nevytváří' podmínky pro výstavbu, tj. pro realizovatelnost staveb. Je tedy nevyhnutelné, aby v posuzování SEA byly aplikovány zákonné limity stejně jako při posuzování souladu umístění záměru a musí být vzata v úvahu situace v celé časové řadě let a musí být prokázáno, že překročení zákonných limitů ani nehrozí. Toto jednoznačně vyplývá za zákona č. 17/1992 Sb., který vychází z principu předběžné opatrnosti, což je princip plně souladný s principem povinnosti vycházet ve správním řízení ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Lze odkázat na rozsudek NSS, který na tuto zásadu odkazuje. Lze citovat z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 - 526, NSS v bodě [63] konstatoval, že *„Z bodů 2 a 3 [přílohy stavebního zákona] vyplývá, že pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů je třeba nejprve řádně zjistit skutkový stav (slovy zákona současný stav životního prostředí v řešeném území)" a „body 6 a 7 pak požadují zohlednění a zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení včetně popisu použité metodologie a návrh kompenzačních opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů. " V bodě [64] NSS uvedl: **"Za použití základní zásady práva životního prostředí — zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí — je přitom třeba vycházet z nehorší možné varianty** a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá.*" (zvýraznění doplněno).

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „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." není vypořádáním předmětné připomínky.

10. Volba časového horizontu roku 2035 - pro dopravní modelování, pro hlukovou studii i pro rozptylovou studii je nepřípustnou libovůlí zpracovatele studie. Vzhledem k tomu, že v Návrhu tzv. 1. ZÚR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2007 bylo vycházeno z predikcí na rok 2030, tj. na dobu za 23 let, a že v Návrhu tzv. 3. ZÚR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2012 bylo vycházeno z predikcí na rok 2035+, tj. na dobu za 23 let od projednávání zadání a 20 let od projednávání prvního návrhu, se jeví jako nesprávné, že pro Aktualizaci ZÚR, kde je Zpráva o uplatňování projednávána v roce 2019 a kdy se dle zveřejněného harmonogramu předpokládá schválení Aktualizace v roce 2020, je významným podceněním predikovaných intenzit dopravy jejich zpracování pouze na dobu roku 2035, tj. pouhých 15 let od očekávaného vydání Aktualizace ZÚR JMK. Dopravní modelování musí tedy být zpracováno znovu tak, aby bylo zvažováno (což je např. i dle rezortních předpisů Ministerstva dopravy normou pro návrhy silniční infrastruktury a jejich posuzování) období vzdálené nejméně 20 let od očekávaného nabytí účinnosti Aktualizace ZÚR, tj. minimálně pro rok 2040. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat. [1]

Tvrzení pořizovatele uvedené v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 není vypořádáním předmětné připomínky a ignoruje normativní dokumenty pro dopravní problematiku.

11. Dopravní modelování, které je důležité pro posuzování vlivů bylo v ÚS nadřazené sítě provedeno nedostatečně a nelze na ně navazovat i z důvodu, že toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané tím, že jak komunikace D43, tak komunikace Dl, D2, D55 a D52 jsou v ÖR pojímány na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 0 hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU jako součásti transevropské sítě TEN-T a v ČR je toto vymezení zahrnuto do závazné Politiky územního rozvoje (PÚR) v platném znění z roku 2015. Tyto komunikace nejsou vymezovány samoúčelně, ale pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií a do sousedních států. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo plní jen velmi omezeně, tedy v predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné toto řádně zhodnotit. To se v dopravním modelování pro ÚS nadřazené sítě nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže tedy sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 argumentuje o něčem, co není relevantní k předmětné připomínce. Je nesporné, že dle PÚR ČR, která je závazná pro pořizování ZÚR je komunikace 43 součástí TEN-T. Zda je součástí její podmnožiny „hlavní sítě" nebo ne, je v kontextu předmětné připomínky irelevantní.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

[1] Právně závaznou, a to důvodu jejího explicitního uvedení v zákoně o pozemních komunikacích, je totiž norma ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic" (platná verze z 1. 10.2018), kde se v kapitole 6 „Návrhové období" a specificky v bodě 6.2,1. Jednoznačně uvádí, že silnice se posuzují pro 20. rok po uvedení do provozu. Toto tedy vzhledem k právní závaznosti předmětné normy musí dopadat i na pořizování ZÚR a její Aktualizace. I podle hlavních zásad správního řadu nelze pro jednu věc vést řízení ve dvou různých řízeních odlišně.

12. Dopravní modelování, které je důležité pro posuzování vlivů, bylo v ÚS nadřazené sítě provedeno nedostatečně a nelze na ně navazovat i z důvodu, že toto modelování nijak nereflektuje širší republikové souvislosti dané mimo jiné tím, že nijak nereaguje na skutečnost, že závazná PÚR ve znění z roku 2015 nově vymezila kapacitní komunikaci S8, a to jako součást nově vytvořené příčkové komunikace sever — jih napříč celou ČR. *Toto nové vymezení v PÚR z roku 2015 zní: „(Mladá Boleslav)—R10—Nymburk—Poděbrady—D11—Kolín—Kutná Hora—Čáslav—Golčův Jeníkov — Havlíčkův Brod—Jihlava— Znojmo—Hatě—hranice ČR/Rakousko (—Wien)" s důvody vymezení „Dopravní propojení ve směru severozápad-jihovýchod, s napojením na Rakousko, zkvalitnění mezinárodní silnice E59 (—Wien)—hranice Rakousko/ČR—Znojmo—Jihlava—D1 a dále posílení vnitrostátní vazby Jihlava—Havlíčkův Brod s návazností na silniční sít ve směru Čáslav— Kutná Hora—Kolín—D11—Poděbrady—Nymburk s napojením na RIO u Mladé Boleslavi do Liberce."* Tato zásadní změna má nepochybně vliv na řadu komunikací v Jihomoravském kraji, neboť bez vymezení této kapacitní komunikace S8 mohla jedinou příčkovou komunikací sever-jih ze sady dálnic a kapacitních silnic dle PÚR být jen R43 (D43). Nyní je však situace jiná a toto je nutné respektovat. Kapacitní komunikace S8 je mnohem výhodněji umístěna pro dopravní vazby nejen od významných zdrojů dopravy v oblasti od Liberce, Mladé Boleslavi a Kolína, ale také pro dopravní vazby z oblasti Hradce Králové a Pardubic. Zanedbání této změny v PÚR je vážnou chybou dopravního modelování v ÚS nadřazené sítě. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci

ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK ve funkci zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR nemůže pominout jak změny v území, tak fakta, která byla pominuta při pořizování ZÚR. Toto se v daném případě stalo a Zpráva o uplatňování ZÚR JMK to nemůže pominout.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

13. V návaznosti na výše uvedenou připomínku o zanedbání změny vyvolané Aktualizací PÚR je v Aktualizaci ZÚR nutno prověřit a přehodnotit i trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 a zřejmě ani v následujících desetiletích základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Při tomto přehodnocování je nutné vzít v úvahu, že na hranici Jihomoravského kraje a Pardubického kraje u Velkých Opatovic byla oficiálním sčítáním dopravy v roce 2016 potvrzena jen zcela minimální intenzita dopravy křižující hranici kraje a že v dané oblasti je v současnosti pouze silnice II. třídy 11/374, která pro úsek Boskovice — severní hranice JMK kapacitně zcela dostačuje a zřejmě bude dostačovat i v roce 2040, nicméně tato komunikace musí být modernizována vybudováním lokálních obchvatů všech obcí a na jihu navázat na potřebný obchvat Boskovic. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK ve funkci zadání pro pořizování Aktualizace

ZÚR nemůže pominout jak změny v území, tak fakta, která byla pominuta při pořizování ZÚR. Toto se v daném případě stalo a Zpráva o uplatňování ZÚR JMK to nemůže pominout.

Nelze akceptovat nespecifické tvrzení pořizovatele, že „V připomínce je několik domněnek o intenzitách, které nejsou ničím podloženy". Informace o predikovaných intenzitách dopravy pro tento úsek komunikace D43 jsou obsaženy ve veřejně dostupných dokumentech pro proces EIA pro tento úsek.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

14. Vzhledem k dopravní neodůvodněnosti dálniční komunikace se požaduje, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj, aby vymezení dálnice D43 bylo v Aktualizaci č. 2 PÚR vypuštěno pro úsek od MÚK Skalice nad Svitavou po severní hranici Jihomoravského kraje (blíže viz autorizované hodnocení Ing. Strnada z roku 2014 a doplnění autorizovaného projektu D43 Ing. Kalčíka z roku 2015).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

15. Současně se požaduje, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj pro změnu důvodů vymezení D43 s tím, že zde bude specificky uvedeno, že D43 má za cíl vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

16. Současně se požaduje, aby Jihomoravský kraj vzal zpět požadavek na překlasifikaci D43 na S43, který Jihomoravský kraj na Ministerstvo pro místní rozvoj podal a v současné době Ministerstvo pro místní rozvoj tento původní požadavek Jihomoravského kraje řeší. Vyvedení tranzitní dopravy je vhodné provést s využitím plnohodnotného obchvatu Brněnské aglomerace (resp. její části severně od dálnice D1).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

17. V návaznosti na výše uvedenou připomínku o zanedbání změny vyvolané Aktualizací

PÚR je v Aktualizaci ZÚR nutno prověřit a přehodnotit i trasování kapacitní komunikace S8 v oblasti Znojma. Opět i zde lze poukázat na to, že Zpráva o uplatňování ZÚR JMK ve funkci zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR nemůže pominout jak změny v území, tak fakta, která byla pominuta při pořizování ZÚR. Toto se v daném případě stalo a Zpráva o uplatňování ZÚR JMK to nemůže pominout.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

18. Dopravní modelování bylo provedeno pouze v oblasti vymezené v aktualizované ploše posuzované v ÚS nadřazené sítě. Tato plocha je ohraničena „obrysem", kde z hlediska dopravního modelování není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici studované oblasti. Toto je zásadním problémem, neboť územní plánování musí být založeno na spolehlivě zjištěných skutečnostech. To se zde nestalo, a tedy dopravní modelování je zatíženo vážnou vadou. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem.

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě.

19. Odkazy v příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* na stavby mimo řešené území JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území JMK v ploše mimo řešené území. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny.

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě.

20. Odkazy v příloze A.2 „Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup" na stavby mimo JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území mimo JMK. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny.

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě.

21. V příloze A.2 „Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup" zcela absentují informace o návaznosti na hranicích s Rakouskem a Slovenskem. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním *dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě.

22. Základní stav, v ÚS nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020*, není nulovým stavem, neboť je již spekulací o něčem, co v současnosti neexistuje. Pro posuzování v Aktualizaci je nutné vycházet z takového zdokumentovaného počátečního stavu (nulového stavu), který je prokazatelně ověřitelný. Tímto v první řadě musí být stav celostátního sčítání dopravy pro intenzity dopravy v roce 2016. Teprve na tento skutečný „nulový stav" je možné navazovat odvozené dopravní modely pro léta budoucí (pro stavby doposud neexistující a pro dobu, pro kterou není provedeno sčítání dopravy v celé oblasti JMK). Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR

JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny.

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě.

23. Jak lze ukázat v ÚS nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020* je v rozporu s oficiálním sčítáním dopravy z roku 2016. Např. pro sčítací úsek 6-6209 na D52 (MÚK s 39528 - MÚK s 416) bylo v roce 2016 zjištěno 5 941 vozidel těžké nákladní dopravy denně. Po korekci dle metodiky Ministerstva dopravy (dokument TP 225, červen 2018) se do roku 2020 predikovaná intenzita pro těžká vozidla ohodnocuje koeficientem nárůstu 1 ,06, tj. na intenzitu 6 297 vozidel denně. Model pro rok 2020 však počítá s intenzitou těžké nákladní dopravy pouze 5 800, tedy podhodnocuje intenzitu těžké nákladní dopravy o cca 500 vozidel, tj. správně predikovaná intenzita je o cca 9 % vyšší. Lze současně zdůraznit, že tyto nepřesnosti řádově deseti procent je nutné brát v úvahu při vyhodnocování rozdílů mezi jednotlivými variantami dopravní sítě a varianty, které se z hlediska intenzit dopravy a výsledků rozptylové a hlukové studie liší v tomto řádu nelze pokládat za prokazatelně odlišné, natož pak na tak malých rozdílech formálním způsobem vylučovat jednu variantu proti druhé. Dopravní modelování je vadné, neb zde absentuje ohodnocení jeho vlastní nepřesnosti, tak i nesouladu s oficiálním sčítáním dopravy a jeho věrohodností. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny.

24. Z hlediska toho, že ani k vydané ZÚR JMK nebyl zpracován dopravní model specificky pro zde zahrnutou soustavu hlavních dopravních koridorů (D52 včetně D52-JT, D55 bez obchvatu Břeclavi, D43 pouze v úseku od severní hranice kraje po Lysice, S8 pouze v nespojitém úseku) nelze považovat ZÚR JMK za tak spolehlivě prověřené, že by o nich nebyly pochyby. V takové situaci je plně odůvodněn požadavek, aby proces Aktualizace ZÚR prověřil plnohodnotným dopravním modelováním a návazným posouzením SEA a HIA koncepci ze ZÚR JMK jako takovou.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem.

25. Vzhledem k uvedenému je nutné v procesu Aktualizace znovu posoudit jak celou dopravní koncepci kraje s koncentrací dopravy do Brněnské aglomerace a porovnat ji s koncepcí s odvedením dopravy z Brněnské aglomerace. Je nutné provést posouzení SEA a HIA pro celou koncepci dopravy, a to včetně koridorů schválených v ZÚR JMK, a to s plnohodnotným posouzením všech kumulativních a synergických vlivů na území celého kraje a zejména detailně v Brněnské aglomeraci, ve Znojemské aglomeraci a v Břeclavi.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem.

26. Vzhledem k zjištěným vadám dopravního modelu použitého v souvislosti s přípravou variant pro ZÚR JMK je nutné napravit zde zjištěné chybné intenzity dopravy na hraničních přechodech Mikulov a Břeclav (viz podrobné odůvodnění v podané žalobě, kde se dokládá, že podle porovnání oficiálního sčítání dopravy v letech 2010 a 2016 došlo k nárůstu těžké nákladní dopravy na hraničním přechodu v Mikulově na 220 % a že predikce v dopravním modelu použitém pro ZÚR JMK pro tuto dopravu tak významně chybně predikovala její intenzitu, že zde uvedená predikce pro dobu za cca 20 let, pro roky 2035+, byla prokázána jako podhodnocená již pro dobu za 2 roky — tj. v roce 2016). Toto vše je další důvod pro nutnost plnohodnotného posouzení SEA nejen pro oblast řešenou v ÚS nadřazené sítě a nové koridory dopravy, ale pro celý JMK a všechny doposud nezrealizované dopravní koridory.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny.

27. Vzhledem k výše uvedenému musí tedy být provedeno nové posouzení D52 jako celku, tedy nejen úseku D52-JT v blízkosti obce Popovice a města Rajhrad, ale i části D52 Pohořelice — Mikulov.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

28. Vzhledem k nemožnosti realizovat D52 (viz detailní argumentace v žalobě proti ZÚR JMK a v návazné kasační stížnosti z roku 2018 a argumentace v žalobě proti D52 v ZÚR JMK podané obcí Popovice), se požaduje, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj, aby při pořizování Aktualizace ö. 2 PÚR byl z PÚR vypuštěn koridor D52.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

29. Vzhledem k tomu, že Krajský úřad JMK odmítl 9a to i k písemné námitce města Břeclavi) řešit obchvat Břeclavi v roce 2015 a 2016 v ZÚR JMK s odkazem na to, že se nejedná o nadmístní záměr, a vzhledem k tomu, že v roce 2017 byl obchvat Břeclavi v novém ÚP Břeclav se souhlasem krajského úřadu JMK zahrnut jako nadmístní záměr dle ust. §43 odst. 1 stavebního zákona, je nutné provést v Aktualizaci ZÚR JMK nápravu a provést posouzení kumulativních a synergických vlivů jak pro takto vymezený obchvat Břeclavi, tak i pro celou dopravní koncepci kraje jako celek včetně tohoto obchvatu.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Vzhledem ke kapacitnosti plánované dálnice D55 požadujeme, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj k tomu, aby v Aktualizaci PÚR č. 2 byl opět zahrnut obchvat Břeclavi jako součást koridoru D55, tedy tak jak tomu bylo v PÚR ČR platné od roku 2009 do roku 2015.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

30. Vzhledem k tomu, že rozptylová studie předložená v územním řízení pro stavbu I. etapu I. přeložky I/38 ve Znojmě (v realitě stavbu průtahu Znojma, avšak nesprávně označovaného jako „obchvat" Znojma), tj. stavby označované jako „Napojení silnice 11/413 na silnici I/38", tj. rozptylová studie vypracovaná HBH Projekt spol. s r.o. z dubna 2018 doložila na str. 17, že vybudování přeložky I/38 v trase k MÚK Suchohrdelská nesníží znečistění ovzduší nikde ve Znojmě, tedy ani ve středu města Znojma, je jednoznačné, že spekulativní úvahy o eliminaci znečištění ve středu Znojma přeložkou I/38 jsou prokazatelně liché. V situaci, kdy v této oblasti byla v minulosti opakovaně zjištěna překročení zákonných limitů ovzduší a nijak nebylo doloženo, že taková situace i nadále nehrozí, pak v takové situaci je nutné přezkoumat koridor kapacitní silnice S8 v oblasti Znojma a vymezit jej tak, aby nemohla nastat situace doložená předmětnou rozptylovou studií, tj. že situace se znečištěním i ve středu Znojma se bude dále zhoršovat i v případě, že by byla realizována přeložka I/38 v koridoru dle ZÚTR JMK. Je tedy v Aktualizaci nutné přehodnotit situaci ve Znojmě a vymezit koridor kapacitní silnice S8 dále od Znojma, zjevně minimálně východně od Kuchařovic a Suchohrdel — viz tzv. velký obchvat Znojemské aglomerace — autorizovaný projekt Ing. Kalčíka z roku 2015, který krajský úřad již od roku 2015 vlastní.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

AZÚR nemá omezení na část kraje, ale pořizovatel musí reagovat na podněty a připomínky týkající se celého území kraje.

31. Vzhledem k tomu, že v ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA, je i toto důvod k tomu, že tento úsek musí být řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

AZÚR nemá omezení na část kraje, ale pořizovatel musí reagovat na podněty a připomínky týkající se celého území kraje.

Není ani pravdou tvrzení pořizovatele, že ***„Ve stavu po výstavbě — etapa dochází na stávající silnici I/38 k významnému poklesu imisních příspěvků".*** Rozptylová studie zde doložila, že výstavbou „průtahu" (nazývaného obchvat) NIKDE nedojde k poklesu znečistění ovzduší. Dokládá to str. 17 z rozptylové studie. Je to doloženo kopií této části rozptylové studie, jak je připojena níže:

Tabulka 5.3: Shrnutí výsledků výpočtu – PM_{10} a $PM_{2.5}$

jednotky	PM_{10}								$PM_{2.5}$			
	$\mu g.m^{-3}$											
limit	40				50				25			
	pozadí	bez výstavby	po výstavbě etapa	po výstavbě komplet	pozadí	bez výstavby	po výstavbě etapa	po výstavbě komplet	pozadí	bez výstavby	po výstavbě etapa	po výstavbě komplet
max.		4.99	5.44	4.16		24.99	28.52	20.60		3.14	3.42	2.50
% limitu		12.5	13.6	10.4		50.0	57.0	41.2		12.6	13.7	10.0
1	22.9	1.7	1.1	0.9	40.9	15.4	9.8	7.4	17.8	0.8	0.6	0.4
2	23.7	1.2	0.9	0.7	42.3	9.8	6.4	4.9	18.1	0.6	0.4	0.3
3	23.7	2.1	1.4	1.1	42.4	12.1	7.1	4.8	18.1	1.1	0.7	0.5
4	23.7	5.3	3.1	2.3	42.4	21.3	12.0	8.7	18.1	3.3	1.8	1.2
5	23.3	2.6	1.8	1.3	41.6	20.4	14.6	10.1	18.0	1.4	0.9	0.7
6	22.7	1.8	1.7	1.1	41.5	9.7	11.1	6.6	18.0	1.0	1.0	0.6
7	23.6	2.9	3.5	1.9	42.2	18.0	18.3	10.2	18.2	1.7	2.0	1.0
8	23.6	2.3	2.4	1.5	42.2	9.3	10.1	5.9	18.2	1.2	1.3	0.8
9	23.5	0.2	0.8	1.0	41.8	3.0	5.2	5.8	18.2	0.1	0.4	0.5
10	23.5	0.2	0.9	1.0	41.8	2.6	6.2	6.2	18.2	0.1	0.4	0.5
11	23.5	0.5	1.2	1.2	41.8	5.9	8.3	8.5	18.2	0.3	0.7	0.6
12	23.3	0.7	1.8	3.0	41.0	7.2	11.2	11.9	18.2	0.3	1.0	1.6
13	23.5	2.2	4.2	3.3	41.8	11.6	16.3	13.9	18.2	1.3	2.6	2.0

Imisní příspěvky prachových částic jsou vizualizovány v **Příloze 7** (PM10 – roční koncentrace), **Příloze 8** (PM10 – denní koncentrace) a **Příloze 9** ($PM_{2.5}$ – roční koncentrace).

Prostorová distribuce a rozložení maximálních příspěvků koresponduje s již výše uvedeným rozložením.

Nejvyšší imisní příspěvky k roční koncentraci PM_{10} lehce přesahují 10% limitu. V nově zatížených vybraných výpočtových bodech nebude v součtu se stávajícím imisním pozadím imisní limit překročen.

Nejvyšší imisní příspěvky k denní koncentraci PM_{10} lehce přesahují v nejhorší situaci 50% limitu. Porovnání se stávající úrovní imisního zatížení je problematické, neboť uváděné hodnoty imisního pozadí reprezentují 36. nejvyšší hodnotu, ale vypočtené hodnoty ukazují nejvyšší hodnotu – lze tedy předpokládat, že k překračování imisního limitu může docházet, ale bez překračování povoleného počtu překročení.

Nejvyšší imisní příspěvky k roční koncentraci $PM_{2.5}$ lehce přesahují 10% limitu. V nově zatížených vybraných výpočtových bodech nebude v součtu se stávajícím imisním pozadím imisní limit překročen. Po roce 2020 by mohlo vzhledem ke snížení limitní hodnoty z 25 $\mu g.m^{-3}$ na 20 $\mu g.m^{-3}$ docházet, tato úvaha je však spíše hypotetická – obecně dochází k mírnému zlepšování imisního pozadí a imisní příspěvky v této rozptylové studii byly počítány konzervativním způsobem, bez zohlednění předpokládané obměny vozového parku a bez zohlednění lepších parametrů nové komunikace, vzhledem k procesu resuspenze prachových částic.

Všechny změny ve znečištění mají kladné znaménko, tedy dokládají nárůst. Pokles není indikován nikde.

Pořizovatel AZÚR by se měl s tímto důkladně seznámit a korigovat ZÚR vymezením „velkého obchvatu" celé znojemské aglomerace, který je už natolik vzdálen od středu Znojma, že má potenciál zhoršeného ovzduší v centru Znojma řešit.

Je zde tedy nutná změna ZÚR.

32. Vzhledem k tomu, že v ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA, je i toto důvod k tomu, že tento úsek musí být řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

33. Výběr možných variant nadřazené sítě do sady těch, které byly skutečně posuzovány v ÚS nadřazené sítě, byl zjevně do značné míry subjektivní a je jej možno vnímat i jako pokus, jak ovlivnit výsledek ÚS nadřazené sítě. Nelze vyloučit, že cílem mohlo být prosazeni Jižního obchvatu Kuřimi. Tato varianta obchvatu Kuřimi je totiž zahrnuta do 12 ze 14 tzv. „úplných[1]" posuzovaných variant nadřazené sítě. Naopak byly potlačeny varianty se severním obchvatem Kuřimi. Při pořizování aktualizace ZÚR je tedy nutné řádně vyhodnocovat varianty se severním obchvatem Kuřimi, neb toto řešení na rozdíl od varianty jižního obchvatu je zásadním způsobem výhodné tím, že zatímco severní obchvat Kuřimi je veden tak, že není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí, je jižní obchvat v těsné blízkosti zcela nově vybudované obytné lokality na jihu Kuřimi (Díly za Sv. Jánem). Postup výběru variant do posuzování není nijak přesvědčivě v ÚS nadřazené sítě odůvodněn. Tento postup musí být napraven při pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

34. Zatímco v ZÚR JMK byla pouze jediná varianta, která byla na území Brno-Bosonohy napojena mimoúrovňovou křižovatkou na dálnici Dl a zavlékala tranzitní dopravu do Brna, v ÚS nadřazené sítě je to zcela jinak, neb zde všechny dálniční varianty kromě jedné a naprosto všechny tzv. silniční varianty obsahují na území Brno-Bosonohy mimoúrovňovou křižovatku s dálnicí Dl a zavlékají tranzitní dopravu do Brna. Toto zjevně odhaluje záměr prosadit zavlečení tranzitní dopravy do Brna. Tento postup musí být napraven při pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

[2] Varianty S.9.3 a S 9.4 jsou označeny ve studii jen jako dílčí etapy finálního řešení.

35. Z posuzování v ÚS nadřazené sítě byla i přes opakovaná upozornění, písemná i verbální na oficiálních jednáních kraje, od obcí i spolků, vypuštěna poslední známá verze Optimalizované varianty D43, kterou kraj disponuje od roku 2016 a kde byla zahrnuta MÚK severně od Kuřimi na úseku silnice 11/385 mezi Kuřimí a Čebínem. Těsně před dokončením ÚS nadřazené sítě náměstek hejtmana Maleček reagoval na opakované stížnosti obcí a spolků a rozeslal dopis, který na prezentaci výsledků ÚS nadřazené sítě 10. 12. 2018 komentoval s tím, že to byli projektanti, kteří tímto dopisem jeho prostřednictvím odpovídali. Náměstek uvedl, že k zařazení varianty nedošlo, protože odporovala platným normám. V dopise náměstka hejtmana ze dne 19. 11. 2018, č.j. JMK 151 454/2018, bylo specificky uvedeno, a že variantu „*nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101"*. Již na prosincové prezentaci ÚS nadřazené sítě bylo věcně doloženo, že projektanti odpadající prostřednictvím dopisu náměstka hejtmana Malečka tedy zjevně předložili náměstkovi hejtmana nesprávné odůvodnění, protože citovaná norma je obecnou normou, která je pro křižovatky dále specificky rozvíjena normou ČSN 73 6102 nazvanou „*Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*" a bylo zdůrazněno, že v úseku D43 tvořícím severní obchvat Kuřimi byla trasa D43 v předmětné variantě D43 v řešení „vyloučené varianty" zjevně nikoliv navržena v konfiguraci 2x2 pruhy, ale 2x3 pruhy. Současně na téže prezentaci ÚS nadřazené sítě 10. 12. 2018 bylo poukázáno na to, že u předloženého řešení trasy D43 kromě verze 2x3 jízdní pruhy může při

plném zachování trasy D43 beze změny pouhou drobnou úpravou tvaru ramp křižovatky u věznice v Kuřimi být docíleno vzdálenosti křižovatek 2 km. Rozpor s normami tedy nenastal a předmětná varianta byla vypuštěna z posuzování v ÚS nadřazené sítě neoprávněně. Předmětná varianta musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZÚR řádně posouzena.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 správně vypořádána.

Vypořádání připomínky je chybné – viz autorizovaný dokument „**Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 — Kuřim - Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN**" a jeho návazné posouzení docentem ústavu pozemních komunikací Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně z 9. 9. 2019. Lze citovat závěry z autorizovaného dokumentu, který zcela vyvrací tvrzení pořizovatele, že „uvedená „optimalizovaná varianta D43" neodpovídá této normě":

Celkový závěr - vzdálenost MÚK - výkres REV 2016:

1. **Nesprávným** je tvrzení ve sdělení náměstka hejtmana JMK, pana Mgr. M. Malečka, ze dne 19. 11. 2018, č.j. JMK 151454/2018 (viz Příloha), kde bylo s odkazem na rozpracovanou „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) uvedeno, že podkladovou studii (Ing. Kalčík, 2015, 2016) nelze použít pro dálniční varianty „*a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101 – vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje*".

- Obě dvě MÚK jsou totiž navrženy **bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které **nesprávně** odkazuje výše citované tvrzení náměstka hejtmana.
- Závěry o nesouladu **nebylo možné činit pouze na základě odkazu na doporučenou ČSN 73 6101 a přitom opomíjet závaznou ČSN 73 6102**.

2. Jak je podrobně doloženo výše, lze konstatovat, že:

- dle ČSN 73 6101 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 30. 9. 2018, tak podle znění účinného od 1. 10. 2018. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6101.**
- dle ČSN 73 6102 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 31. 8. 2011, tak podle znění účinného od 1. 9. 2011. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6102.**

3. **Závěr Mgr. M. Malečka** o nepoužitelnosti návrhu specificky vztažený k Výkresu REV 2016 **je tedy nesprávný a tato varianta neměla být z uvedeného důvodu z posuzování variant v předmětné územní studii vyloučena**.

4. Je zjevné, že když „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) měla posoudit všechny varianty, pak po nesprávném vyloučení předmětné varianty je tato studie zpracována **chybně** a **nemůže** sloužit pro účel deklarovaný v Odůvodnění ZÚR JMK vydaných v 10/2016.

5. Výsledky této **neúplné** územní studie (kdy v průběhu jejího zpracování došlo k zásadní vadě, jak je doloženo výše) tedy **nemohou** být platným podkladem ani pro Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, ani pro v současnosti pořizovanou Aktualizaci ZÚR JMK.

Je tedy nutné opakovat pořízení ÚS a tím tedy vrátit i pořizování AZÚR do fáze projednání Zprávy o uplatňování ZÚR.

36. V návaznosti na předchozí námitku lze dodat, že na prezentaci výsledků v diskuzi k prezentaci ÚS nadřazené sítě dne 10. 12. 2018 byla veřejně prezentována i kopie aktuální a detailní projektové dokumentace pro dvě MÚK vzdálené pouhých cca 0.7 km na křižování dálnic Dl a D35, tedy kde pro tyto dvě křižovatky bylo postupováno stejně, jak je tomu je v nesprávně vyloučené verzi D43. Předmětná verze Optimalizované varianty D43 musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZÚR řádně posouzena.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

V návaznosti na předchozí připomínku a výše uvedené doložení správnosti předchozí připomínky je tato připomínka věcně relevantní.

37. Dále lze zdůraznit, že pokud by se při pořizování ÚS nadřazené sítě postupovalo tak, jak argumentoval ten, kdo sepisoval text dopisu k podpisu náměstkem hejtmana Malečkem, pak by ani jedna ze tří výsledných variant D43 doporučená předmětnou ÚS nadřazené sítě (studií za cca 20 milionů Kč), které nyní přebírá Zprava o uplatňování, a také všechny silniční varianty použité ve ÚS nadřazené sítě, by nesměly být použity, neboť vzdálenost nově navrhované křižovatky komunikace 43 a dálnice Dl na území Brno-Bosonohy a obce Troubsko je od existující dálniční křižovatky Brno-západ vzdálena ve všech těchto případech méně než 2 km. Celá ÚS nadřazené sítě je tedy zmařena a nelze postupovat jinak, než že Zpráva o uplatňování ZÚR JMK bude požadovat nové a korektní posouzení všech známých variant, včetně výše identifikované nesprávně vyloučené varianty.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz pořizovatele na použití kolektorů jako jediné možné řešení vzniku útvarové křižovatky není správný. Toto by bylo nesouladné s ČSN.

Lze odkázat na str. F-5 ÚS, kde je uvedeno *„MÚK Troubsko bude propojená s MÚK Brno-západ kolektory či zkapacitněním".* Podobně je to na str. C-13 ÚS, kde je uvedeno, pro vztah MÚK Troubsko a MÚK Brno-západ: *„Křižovatka MÚK Brno-západ zůstává ve stávající poloze, obě křižovatky jsou však propojeny buď kolektory, nebo vícepruhovým uspořádáním."* Podobně na str. C-19, C-26, C-38, C51, C-57, C-63, C-69, C-76, C-82, C-88, C-95, C-100, C-105, C-107.

Řešení na výkrese Ing. Kalčíka z roku 2016 bylo založeno právě na výše zmiňovaném vícepruhovém uspořádání. To bylo však osobami, které připravily dopis k podpisu náměstku hejtmana Malečka, ignorováno.

Je zde tedy doložen účelový postup zpracovatele ÚS a také náměstka hejtmana Malečka, kdy navrhované křižovatky komunikace 43 a dálnice Dl na území Brno-Bosonohy a obce Troubsko byla přípustná v letech 2017 — 2018 bez jakéhokoli detailnějšího výkresu, zatímco pro variantu Optimalizovanou, pro kterou výkresová dokumentace existovala, a každému odborníkovi muselo být zřejmé, že zde je správně použito vícepruhové uspořádání, došlo k jejímu nezahrnutí do variant v ÚS I vyloučení z reálných variant, a to tedy na základě chybné argumentace ve sdělení náměstka hejtmana Malečka ze dne 19. 11. 2018.

Navíc ukázka tohoto typového řešení byla demonstrována na veřejném představení ÚS (viz videozáznam) dne 10. 12. 2018, a to právě na ukázce odkazované ve výše uvedené připomínce č. 36.

V této chvíli to muselo být přítomným zpracovatelům zcela zřejmé, že v pořizování ÚS došlo k zásadní vadě a byli povinni konat k nápravě.

To, že nápravu nesjednali je také možno vnímat jako zcela účelové, aby prosadili jižní obchvat Kuřimi. Zde do hry vstupuje otázka rizika střetu zájmů.

38. Lze namítnout, že nelze vyloučit střet zájmů pro vedoucího zpracovatele ÚS nadřazené sítě, Ing. arch. Kynčla, který kromě funkce zpracovatele ÚS nadřazené sítě je současně i projektantem zapojeným v zásadní roli do přípravy mega-projektu vybudování Obytného souboru Kuřim-Záhoří. Architektonická kancelář kde je jedním ze dvou hlavních podílníků, objednala zpracování, zjevně jako subdodávku Oznámení EIA pro první fázi tohoto záměru[3]. V tomto případě se jedná o mega-záměr, kdy jen první fáze toho záměru dle Oznámení EIA má zajistit bydlení cca 3460 obyvatel v celkem 1230 bytových jednotkách a rodinných domech, tedy se jedná o mnohamiliardovou investiční akci, kde je jistě nezanedbatelná zainteresovanost projektanta. V předmětném Oznámení EIA z prosince 2016 je předmětný záměr uveden formulací ***„V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 – Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi"***. Je tedy zjevné, že předmětný projekt jednoznačně předjímá realizaci jižního obchvatu Kuřimi a z tohoto hlediska bylo také v Oznámení EIA postupováno, a tedy bylo z úrovně projektu předjímáno, že nebude realizován severní obchvat Kuřimi. Na prezentaci Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK dne 26. 1. 2019 padla z pléna otázka, zda Ing. arch. Kynčl oznámil v souvislosti s ÚS nadřazené sítě střet zájmů. Náměstek hejtmana Maleček veřejně uvedl, že o takovém oznámení střetu neví. Je nepochybné, že pokud ÚS nadřazené sítě byla zpracována se silnou preferencí ve výběru variant pro jižní obchvat Kuřimi a pokud ÚS nadřazené sítě uzavírá třemi variantami pro posouzení v Aktualizaci ZÚR JMK, kde ve všech z nich je invariantně jižní obchvat Kuřimi a kdy v době pořizování ÚS nadřazené sítě došlo ke skandálu, kdy nejaktuálnější varianta Optimalizované trasy D43 byla neoprávněně vyloučena z posuzovaných variant a dopis takto činící byl náměstkem hejtmana veřejně prezentován 10. 12. 2018 jako odpověď projektantů jeho prostřednictvím, pak je nepochybné, že takto podivně zpracovaná ÚS nadřazené sítě nemůže být akceptována jako důvěryhodný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR a vyloučení variant a že celý proces posuzování variant musí být proveden přímo v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a zde plně posouzen z hlediska SEA a HIA a plně odůvodněn v Odůvodnění opatření obecné povahy — Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Lze odkázat i na doplnění připomínky č. 38.

[3] Viz str. 3 Oznámení EIA — dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA JHM1353

39. Nebyl vyhodnocen obchvat Bosonoh v dlouhodobě požadovaném trasování, tj. odvíjející se na západě od stávající II/602 již v prostoru, kam je umisťována MÚK D43 v Bystrcké trase, trasovaný v přímém kontaktu s dálnicí D1, tedy v maximální možné vzdálenosti od obytné výstavby Brna-Bosonoh (a v kritickém úseku v tubusu), a napojovaný zpět naII1/602 dále k východu oproti trasování v ÚS nadřazené sítě. Toto je nutné prověřit při pořizování Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána. V AZÚR neupraveno.

40. Ve variantě bez MÚK na D1 pro přímé napojení Brna-Bystrce (tedy bez Hitlerovy trasy) nebyl prověřen západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích. Toto je nutné prověřit při pořizování Aktualizace ZÚR.

S tvrzením pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (0312019), že „Zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu. Obchvat Troubska nebude při Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK řešen" nelze souhlasit a lze poukázat na to, že AZÚR navrhují východní obchvat Troubska a odmítly se zabývat západním obchvatem Troubska.

To je zásadní rozpor, který musí být napraven.

41. Ve variantě S.2 posuzované v ÚS nadřazené sítě byl zahrnut obchvat Bystrce-Zámostí a Kníniček. Zařazení této přeložky silnice III. třídy do nadřazené sítě je neadekvátní. Nicméně tato přeložka silnice III. třídy se zachováním její kategorizace je zásadní pro vyřešení nadměrné dopravy v ulicích U ZOO v Bystrci a Ondrova v Kníničkách. Na hranici Bystrce a Kníniček podle studie zadané městem Brnem v roce 2017 byla zjištěna průměrná denní intenzita dopravy v pracovní dny 9.5 tis. vozidel denně, přičemž navíc provoz po dané komunikaci má velmi významná ranní a odpolední maxima, kdy je efektivně komunikace naplněná prakticky na svoji kapacitu. Podle kartogramu BKOMu z roku 2017 je pro úsek ulice Bystrcká od křižovatky k nájezdu do obchodního centra, kde probíhá obsluha obchodního centra, uváděno 14 tis. vozidel denně. Na křižování krajských silnic 11/384 a III/3846 je nutné doplnit MÚK. Toto je nutné zahrnout do pořizování Aktualizace ZÚR.

Nelze akceptovat vyjádření pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), když uvedl, že se, jedná o laický pohled", Naopak naprosto nelogické bylo vytvořit v ÚS variantu pro páteřní silniční síť, tedy komunikace typu dálnic a silnic I. třídy — variantu S.2, kde mezi tyto skutečně páteřní komunikace byla naprosto nelogicky (laicky?? , nekompetentně??) včleněna přeložka komunikace III. třídy v řešení Ing. Kalčíka jak bylo předloženo krajskému úřadu pro řešení lokálního problému a ne jako součást páteřních variant, kde by tato přeložka III. třídy měla „soutěžit" s dálnicí D43 nebo čtyřpruhovou silnicí (ve variantě S.1) přes Bystrc.¨

To, že za zpracování této nesmyslné varianty bylo vydáno cca 1 milion korun (a ještě to zpracování je tak nekvalitní jak dokládají expertní posouzení z hlediska akustického i rozptylového) by mělo být prošetřeno a mělo by být toto zřejmě vyhodnoceno jako škoda z hlediska vydání veřejných finančních prostředků.

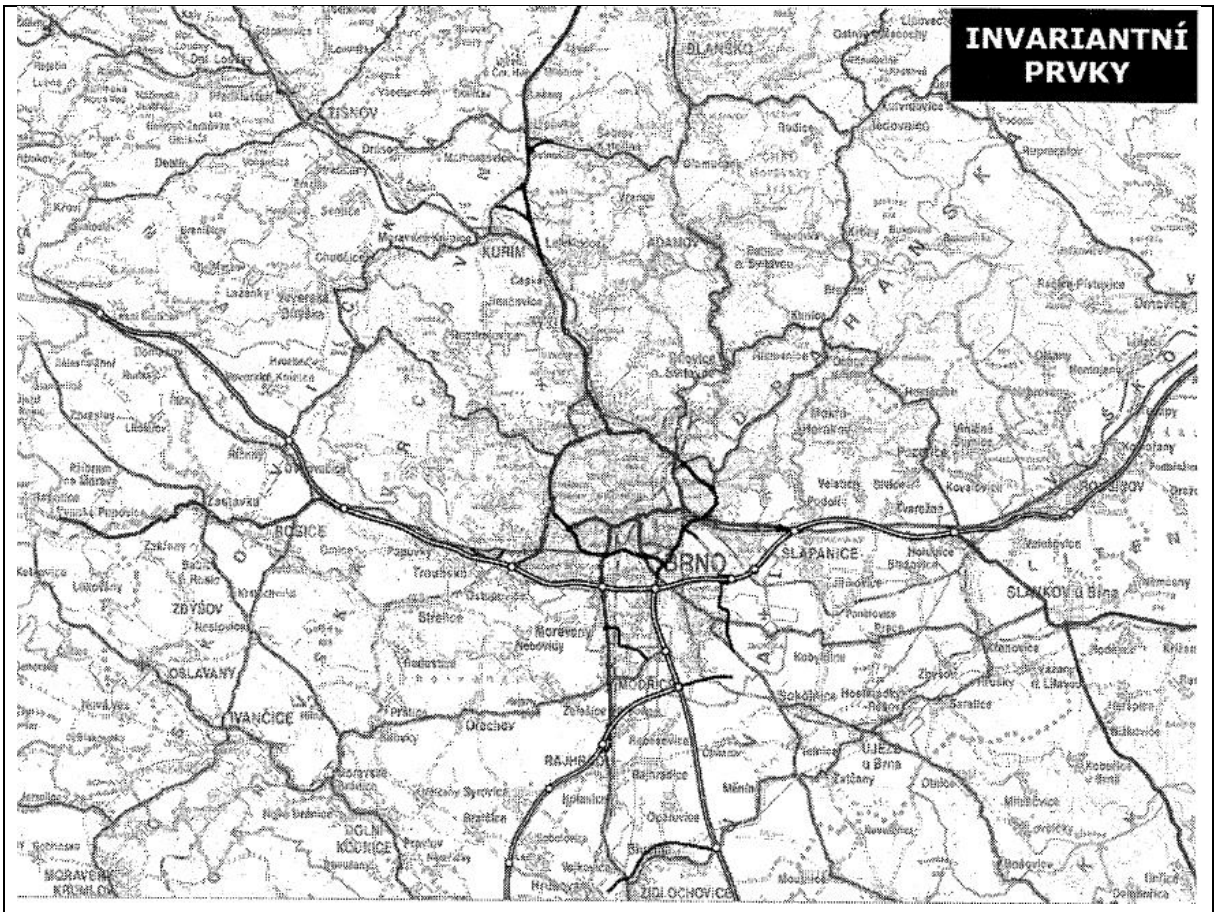
Připomínka 41 a:

Připomínka zahrnutí obchvatu Bystrce-Zámostí a Kníniček je i nadále zcela legitimní, a to i v kontrastu s tím, že pro nedalekou MÖ Žebětín se realizuje příložka silnice III/342 kvůli cca 3 tis. vozidel a pořizovatel AZÚR se současně odmítá se zabývat přeložkou III/3846 kde se jedná o tranzit snad až 8 tis. vozidel a ještě pořizovatel AZÚR nazývá tuto připomínku *„laickým pohledem"*.

Na zahrnutí námi a v autorizované projekční dokumentaci kvalitně odůvodněné přeložky III/3846 do AZÚR trváme.

Připomínka 41 b:

Pokud toto je „laický", tedy neodborný návrh, co pak je skutečnost, že zpracovatel ÚS, kde vedoucím týmu byl Ing. arch. Kynčl, zahrnul do VŠECH variant posuzovaných v ÚS, a to tedy jako INVARIANTNÍ PRVEK návrh místní komunikace, tedy ani ne silnice III. třídy, diagonálně přes oblast plánovaného Obytného souboru Kuřim-Záhoří — viz obrázek z prezentace Ing. arch Kynčla z 10. 12. 2018:



Je nutné prověřit, jak k tomuto doslova úletu mohlo dojít.

Připomínka 41c:

Navíc je nutné prověřit, zda tato situace nebyla pokusem jak zneužít ÚS za cca 20 milionů k získání snad nějaké výhody pro výše uvedený projekt soukromého developera, kde Ing. arch. Kynčl je podle územního řízení veden „Hlavní inženýr projektu" a jako „Zodpovědný projektant".

Připomínka 41d:

Přitom v Zadání ÚS žádný takový požadavek nenalézáme, a tedy vzniká podezření, které je nutno prošetřit, zda se jednalo nebo nejednalo o soukromou, resp. dokonce snad osobní, iniciativu Ing. arch. Kynčla a zda to má nebo může mít souvislost s možným rizikem střetu zájmu.

Zpracovatel ÚS v následném dokumentu vypracovaném v rámci 2. dodatku Smlouvy pro ÚS tzv. Dodatku ÚS (pro tzv. variantu S. 10 „Poučenou"), na str. B-1, pod nadpisem *„Invariantní návrhové prvky"* následně **uznal nutnost vypuštění** absurdního invariantního prvku, místní komunikace ve středu plánovaného obytného souboru Kuřim-Záhoří a uvedl *„U poučené varianty S. 10 není oproti předchozím variantám navržen invariantní návrhový prvek „místní komunikace v Záhoří', neboť její lokální význam v systému neodpovídá nadmístní úrovni prověřované komunikační sítě".* K tomuto vypuštění tohoto záměru (laického? nekvalifikovaného?, ovlivněného střetem zájmu?", ??) došlo až po úhradě cca 20 milionů za ÚS a tedy ÚS obsahuje zde zásadní vadu.

42. V invariantních prvcích na str. B-11 ÚS nadřazené sítě je zakreslena neexistující spojka z Kuřimi-Podlesí k silnici II/386. Tuto komunikaci nesporně není možné vnímat jako součást nadřazené sítě, na kterou se měla ÚS nadřazené sítě soustředit. Je zařazení tohoto invariantního prvku (sic!)

„iniciativní" činnost projektanta ÚS nadřazené sítě, který je osobně zapojen do projektu Obytného souboru Kuřim-Záhoří, pro který je tato vnitroareálová komunikace významná?

S vypořádáním této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) nesouhlasíme — viz i níže připojené připomínky 42a a 42b.

Trváme na plném vypořádání.

Připomínka 42a:

Za zcela absurdní považujeme vyjádření pořizovatele, který pro informaci zastupitelů JMK v 03/2019 uvedl: *„Uváděná místní komunikace není součástí nadřazené sítě, je součástí lokální sítě. Vzhledem k tomu, že tato komunikace po realizaci souboru Záhoří a MÚK Podlesí značně ovlivní místní distribuci intenzit, bylo by možno napadat naopak její neuvažování. Nejde ani o vnitroareálovou komunikaci, bude tvořit významný příjezd do části města"*

Toto tvrzení je i v rozporu s postupem zpracovatele vedeného Ing. arch, Kynčlem, kdy zpracovatel ÚS v následném dokumentu vypracovaném v rámci 2. dodatku Smlouvy pro ÚS tzv. Dodatku ÚS (pro tzv. variantu S. 10 „Poučenou"), na str. B-1, pod nadpisem *„Invariantní návrhové prvky"* následně **uznal nutnost vypuštění** absurdního invariantního prvku, místní komunikace ve středu plánovaného obytného souboru Kuřim-Záhoří a uvedl *„U poučené varianty S. 10 není oproti předchozím variantám navržen invariantní návrhový prvek „místní komunikace v Záhoří", neboť její lokální význam v systému neodpovídá nadmístní úrovni prověřované komunikační sítě".*

K tomuto vypuštění tohoto záměru (laického?, nekvalifikovaného?, ovlivněného střetem zájmu?", ??) došlo až po úhradě cca 20 milionů za ÚS a tedy ÚS obsahuje zde zásadní vadu.

Postupy územního plánování v JMK za této situace nelze vnímat více než podivné a situace v územním plánování na Krajském úřadě JMK by měla být hloubkově prověřena.

Připomínka 42b:

Pořizovatel obhajuje zařazení předmětné místní komunikace jako invariantního prvku, když tvrdí, že *„Síť místních komunikací, která je v ÚS uvažována, je uváděna v zadání ÚS (kap. 4 písm. d jako „v Kuřimi nová komunikace v Záhoří mezi V43 a 11/386"), proto je spekulace o iniciativě projektanta je zcela zavádějící"*

Zadání ÚS tak jak bylo uvedeno v odůvodnění ZÚR z roku 2016, v kap. G.9. od str. 395 žádný odkaz na „Záhoří" neobsahuje. Odkaz na „novou komunikaci v Záhoří mezi I/43 a 11/386" jako na významnou místní silnici se objevil v modifikovaném návrhu Zadání ÚS z ledna 2017, tedy po nástupu nové krajské samosprávy, a tato změna zde byla vložena, aniž by byla kdekoliv a jakkoliv odůvodněna.

Obhajování této odchylky od zadání veřejně projednaného v procesu pořizování ZÚR JMK je nepochybně podivné, stejně tak jako postup, že se veřejně projednané zadání neveřejně (tedy pod vlivem jen omezeného počtu osob) měnilo.

Obhajování úředníky v 03/2019 je v rozporu je i v rozporu s postupem zpracovatele vedeného Ing. arch, Kynčlem, kdy zpracovatel ÚS v následném dokumentu vypracovaném v rámci 2. dodatku Smlouvy pro ÚS tzv. Dodatku ÚS (pro tzv. variantu S. 10 „Poučenou") z 02/2019, na str. B-1, pod nadpisem „Invariantní návrhové prvky" následně **uznal nutnost vypuštění** absurdního invariantního prvku, místní komunikace ve středu plánovaného obytného souboru Kuřim-Záhoří a uvedl *„U poučené varianty S. 10 není oproti předchozím variantám navržen invariantní návrhový prvek „místní komunikace v Záhoří", neboť její lokální význam v systému neodpovídá nadmístní úrovni prověřované komunikační sítě .*

Postupy územního plánování v JMK za této situace nelze vnímat více než podivné a situace v územním plánování na Krajském úřadě JMK by měla být hloubkově prověřena.

43. Ve variantě D.1 je zakreslena východně od Troubska nová silniční spojka ze silnice 11/602 ke Střelicím. Tato komunikace neřeší základní problém v oblasti, tj. obsluhu Čepra ve Střelicích, naopak zbytečně by zatěžovala východní část Troubska. Tato spojka se tedy požaduje vyloučit, a naopak je žádoucí západní obchvat Troubska vedený z okružní křižovatky na Veselce v Troubsku v dostatečné vzdálenosti od obytné zóny Troubska k Čepru ve Střelicích. Toto je třeba při pořizování Aktualizace ZÚR prověřit.

Argumentace pořizovatele, že *„Obchvat Troubska pro Čepro se historicky nachází na východní straně obce (viz ÚP z roku 1998).*" je nepřijatelnou reakcí na připomínku, poukazující na jinou alternativu. Územní plánování je dynamický proces, kde je povinností orgánů územního plánování periodicky prověřovat, zda existující územně plánovací dokumentace je stále vhodná.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

44. V kap. C ÚS nadřazené sítě „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" se s jako základním pojmem pracuje s termínem *„dopravní účinnost"*. Tento termín není definován. Tím je zcela zmařeno celé toto dílčí porovnání a tím i celá ÚS nadřazené sítě jako celek. Na ÚS nadřazené sítě se tedy nedá navazovat v pořizování Aktualizace ZÚR.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí." nelze akceptovat. Takto tento termín není v ÚS ani v ZÚR používán. Navíc takto pojatá definice není použitelná pro hodnocení společně s jinými hodnoceními, neb to není hodnocení kvantitativní.

Pokud lze vysledovat, jak je tento termín používán v ÚS, nelze zde najít jeho použití ve výše tvrzeném významu, spíše lze dovodit, že tento termín je používán jako neurčité klišé a dopravní inženýři vyšší „dopravní účinnost" spojují s významem docílené I predikované intenzity dopravy a ničím jiným. Takto úzce pojaté hodnotící kritérium nemá místo v hodnocení variant v územním plánování, neboť při úzkém pojetí vede evidentně k nesmyslům jako preferenci zavlékání dálkové nákladní dopravy do obytných oblastí sídelních útvarů, a to jen s argumentací, že po „zde vylitém asfaltu" bode dosaženo „vyšší dopravní účinnosti komunikace" díky vyšší intenzitě dopravy.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem", tedy snad notorieta, nijak nepodporuje rešerše na internetu. Při hledání termínu „dopravní účinnost" je nalezeno jen cca 800 odkazů, přičemž z nejvýše frekventovaných se na prvních dvou místech objeví odkazy na tato klišé v územně plánovacích dokumentech JMK a následují odkazy na kompresory, motory, hospodářství tedy to jen potvrzuje naprostou neurčitost tohoto termínu a rozporuje to, že se jedná je „obecně zažitý pojem". Je tedy nutné toto klišé neprodleně opustit a nelze s ním odůvodňovat výběr variant pro páteřní komunikace v JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

45. Veličina „dopravní účinnost" při absenci její jasné definice není kvantifikovatelná. Není ji tedy možné použít pro verifikovatelné hodnocení. Na ÚS nadřazené sítě se tedy nedá navazovat v pořizování Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

46. V popisu metodiky hodnocení variant v kap. C.21.1 ÚS nadřazené sítě je v samém úvodu uvedeno: *„Základním předpokladem hodnocení variant je, že tyto nové trasy budou vedeny mimo současně urbanizované koridory nebo bez rizika jejich budoucího obestavění anebo bude možno na*

těchto trasách realizovat taková opatření, která by umožnila splnit normové, ale i vizuální či pocitové požadavky na vložení nové trasy do území". Je naprosto zjevné, že tento *„základní předpoklad"* nebyl v hodnocení naplněn, neboť nově navrhované trasy jsou vedeny na řadě míst v současnosti urbanizovanými koridory, a přitom nebylo prokázáno, že bude možné splnit normové hodnoty, tedy i zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti. Je to prokázáno už tím, že rozptylová a hluková studie totiž nepracují s kumulativními hodnotami znečištění ovzduší, ale jen s přírůstky/úbytky hodnot, a to navíc s nespolehlivě odhadovaným stávajícím stavem. Nebylo tedy provedeno porovnání s normovými hodnotami a hodnocení je tedy nepoužitelné. Na ÚS nadřazené sítě se tedy nedá navazovat v pořizování Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Vypořádání je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

47. V popisu metodiky hodnocení variant v kap. C.2.1.1 ÚS nadřazené sítě je uvedeno: *„Výběrem variant s nejlepší dopravní účinností tak lze reálně ovlivňovat toky dopravy. V případě opačného přístupu bude doprava tím elementem, kterému se bude rozvoj a tedy i územní plánování podřizovat."*. Je nepochybné, že doprava má maximálně sloužit a minimálně negativně zatěžovat obytné oblasti. Faktem však je, že ÚS nadřazené sítě, a to jak v dopravním hodnocení, tak i v celkovém hodnocení postupuje zcela v rozporu s tímto cílem a dosažení maximální intenzity na komunikaci podřizuje výběr variant. ÚS nadřazené sítě tak zásadním způsobem chybuje, neboť nepostupuje ani tak, aby tranzitní doprava (a to včetně dopravy dálkové těžké nákladní) byla řešena standardními postupy, tj. vyvedením na obchvat zcela mimo urbanizované území. Toto je zásadní vadou a studie tedy nemůže být použita jako smysluplný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Vypořádání je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky. Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

48. Na str. C-2 ÚS nadřazené sítě je odkazováno na grafické hodnocení *„dopravní účinnosti"* v příloze C.I. V této příloze jsou však pouze schémata s predikovanými hodnotami intenzit celkové dopravy, tedy není pravdou, že je zde uvedena *„dopravní účinnost"*. Jak už bylo namítnuto výše, termín *„dopravní účinnost"* není definován, nicméně z přílohy C1I je zřejmé, že hodnotitel dopravy zužuje význam na celkovou intenzitu dopravy. Bylo by tedy správné nezamlžovat situaci a prostě konstatovat, že v příloze C.1 jsou schémata s vybranými hodnotami celkové intenzity dopravy. Nic jiného totiž v příloze C.1 není.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz na vypořádání připomínky č. 44 je zde irelevantní i proto, že vypořádání této připomínky je zde věcně nesprávné.

49. Ať už je *„dopravní účinnost"* cokoliv, nelze souhlasit, že pro posuzování dopravy lze použít pouze celkové intenzity dopravy. Nejzávažnější negativní vlivy na obyvatelstvo působí nákladní (a zejména kamionová) doprava. Podle existujících dopravních modelů bylo určeno, že na obchvatu Brna v Boskovické brázdě by mělo být 3,5 tisíce nebo i 4,5 tisíce vozidel nákladní dopravy. Toto musí být řádně hodnoceno a vzhledem k neúplnosti a tím i nepoužitelnosti ÚS nadřazené sítě toto posouzení pro všechny známé varianty musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz na vypořádání připomínky č. 44 je zde irelevantní i proto, že vypořádání této připomínky je zde věcně nesprávné.

50. Dopravní modelování v ÚS nadřazené sítě je problematické i v tom, že je nesouladné s řadou dřívějších modelů dopravy-viz souhrn v posouzení Ing. Strnada (2011), kde na str. 36 jsou uvedeny údaje pro celkovou intenzitu obchvatu Brna v Boskovické brázdě z Generelu dopravy a z dopravních modelů vypracovaných firmou ADIAS (nyní součást HBH Projekt spol. s r.o.) z let 2008 a 2010. Tyto dopravní modely pro rok 2030 uvádí intenzitu nákladní dopravy v rozmezí 3,5 — 4.5 tis. vozidel denně. Např. model pro variantu D6 pro rok vzdálenější, pro rok 2035 (očekávaný nárůst mezi 2030 a 2035 podle normativního dokumentu rezortu dopravy je cca 4-6 %), uvádí pouze 2,5 tis. vozidel nákladní dopravy, tedy pouze 53-68 % dříve publikovaných intenzit. Tak velké rozdíly jsou pochopitelně, bez poukázání na chyby v předchozích výsledcích téže firmy, naprosto nepřípustné. Dopravní modelování musí tedy být z tohoto a z řady dalších důvodů uváděných v těchto připomínkách zcela opakováno, a to nezávislou firmou, v procesu pořizování ZÚR JMK.

Tvrzení pořizovatele, že *„Modelování Generelu dopravy neprováděla spol. ADIAS ani HBH projekt, ale CityPlan."* je nesmyslnou výtkou, protože ani v připomínce, ani ve studii Strnad (2011) se netvrdí, že *„Modelování Generelu dopravy neprováděla spol. ADIAS nebo HBH projekt"*. Pořizovatel by se měl s touto studií řádně seznámit, než bude komentovat vyjádření veřejnosti. Je však pravdou, že odkaz na CityPlan není na str. 36, ale na str. 33 — viz str. 33 předmětné studie. Za tuto nepřesnost odkazu se omlouváme. Trváme na řádném vypořádání upřesněné připomínky.

Tvrzení pořizovatele (a zde je případné použít jeho termín — „filosofování") o hospodářské krizi a konjuktuře je ve vztahu k predikcím počtu vozidel na obchvatu Brna v roce 2030 je nepřípadné. V dopravním plánování na dobu za 26 let (Generel dopravy z roku 2004 obsahuje predikce na rok 2030) se uplatní především dlouhodobé trendy a neměly by zde dominovat několikaleté výkyvy. Skokovou změnou byl vstup do EU v roce 2004 a ten se projevil tak, že intenzity predikované modelováním firmy CityPlan na řadě existujících silnic byly podhodnocené. Pokud bychom na toto nahlíželi i z hlediska cele silniční infrastruktury, tedy i budoucích silnic, měly by být predikované intenzity na obchvatu Brna společně se zbytkem silniční infrastruktury podobně podhodnocené. Tyto zde dle Generelu dopravy JMK jsou 16,3 — 20,5 tis. vozidel denně na obchvatu města Brna. Když toto bylo z CityPlan předloženo na JMK, bylo toto odmítáno Odborem dopravy, ale CityPlan si to zjevně obhájil, protože i přes písemné námitky odboru dopravy ke korekci od CityPlan nedošlo.

Pokud pořizovatele odkazuje na rekonstrukci I/52 v roce 2010 a vyvozuje z toho vysvětlení pro nižší predikované hodnoty pro predikce z roku 2010, pak to jen podporuje hodnoty predikce z roku 2008, které jsou vyšší a protože od té doby nastal velmi významný nárůst intenzit dopravy, a to mezi roku 2010 a 2016 dle oficiálních sčítání narostla intenzita těžké nákladní dopravy na hraničním přechodu v Mikulově na 220 % (a predikce projektu CENTROPE podle publikovaných dokumentů predikovaly nárůst na 240 %), pak je logické, že při argumentaci pořizovatele o vazbě mezi I/52 a plánovanými komunikacemi severně od Dl by predikce pro obchvat Brna v Boskovické brázdě měla dát vyšší predikované intenzity než predikce CityPlan z 2004 a ADIAS z 2008. Toto ovšem v predikcích ADIAS pro ÚS není, naopak je zde pokles pod predikce z roku 2010 a to je tedy rozpor a další důkaz nesprávnosti dopravního modelování pro ÚS.

Je to možné doložit i intenzitami predikovanými pro rok 2040 dle CityPlan, které jsou v TES pro D43 pro úsek Bořitov D35, kde intenzity dopravy jsou pro rok 2040 0 cca 10 tis. vozidel vyšší než predikce ADIAS pro rok 2035, a to by zasloužilo detailní analýzu i proto, že CityPlan na rozdíl od ADIAS zjevně umí zahrnout širší vztahy za hranicí JMK (byť ani CityPlan zde nezahrnuje nadnárodní vliv realizace TEN-T).

Připomínku je nutné řádně vypořádat.

51. Dopravní modelování předložené v ÚS nadřazené sítě je netransparentní v tom, že není doložena matice mezioblastních vztahů a není doloženo, jak tato matice byla získána. Toto musí být doloženo pro dopravní modelování, které nevyhnutelně musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR.

Naprosto nelze souhlasit s postojem pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „Není naprosto zvykem, že by byly dokládány matice mezioblastních vztahů, které představují zřejmé nejcennější know-how modeláře. Ostatně podatelem dovolávaný mode/ Dufka 2007 žádné matice také nedokládá". Naopak toto je nutné prověřovat právě proto, že na těchto maticích závisí smysluplnost modelování a jak je dokládáno i jinými rozbory, modelování ADIAS je velmi problematické, když např. pro rok 2035 u Bystrce vykazuje nižší intenzity, než jsou intenzity dle BKOM z let 2016/2017. Takové modelování, jaké ADIAS (ostatně nečlen zpracovatelského týmu pro ÚS dle smlouvy s JMK) předložil do ÚS je zcela nepoužitelné.

52. Dopravní modelování předložené v ÚS nadřazené sítě je netransparentní v tom, že nejsou zveřejněny všechny ostatní vstupní hodnoty použité v dopravním modelování. Těmito vstupními parametry nejsou totiž jen „odpory" jednotlivých komunikací (které byly v dopravním modelování pro ÚS nadřazené sítě chybně nastaveny jako identické pro všechny komunikace), ale i další parametry, kterými se úloha dopravního modelování matematicky řečeno *„regularizuje"*. Toto musí být doloženo pro dopravní modelování, které nevyhnutelně musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

53. Kritéria/parametry, jejichž seznam je uveden na str. C-3 až C-4 ÚS nadřazené sítě jsou parametry sekundární v porovnání s otázkou, kam je trasována tranzitní nákladní doprava, která nepochybně má největší negativní vliv na obyvatelstvo (nejvyšší emisní faktory, nejvíce hlučná vozidla, doprava neutichající v noci, atd.).

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

54. Mnoho stránek čítající verbální hodnocení těchto cca 32 parametrů v kap. C.3 ÚS (str. C-10 až C-103) nadřazené sítě pro 15 hodnocených variant je naprosto nepřehledné a není nijak doloženo, jak jednotlivé dílčí hodnocení jsou hodnoceními kladnými nebo zápornými. Toto tedy není hodnocení, podle kterého je možné hodnotit výhodnost nebo nevýhodnost jednotlivých variant. Hodnocení variant v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK musí tedy být provedeno v první řadě hierarchicky tak, že budou identifikovány ty urbanizované oblasti, kde již minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečistění ovzduší nebo kde by takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování (tj. s výhledem na nejméně 20 — 30 let) mohlo hrozit. Následně musí být navržena taková úprava dopravní infrastruktury, která spolehlivě a prokazatelně zajistí dodržení zákonných limitů. I zde pak je nutno postupovat hierarchicky, a to nejprve ocenit nejvýznamnější složku dopravního proudu, tj. nákladní dopravu a zejména tranzitní nákladní dopravu, která má nejvýznamnější negativní vlivy na obyvatelstvo. Prvním mezi nápravnými opatřeními musí být aplikace standardních a obecně podporovaných dopravních opatření, tj. obchvatů pro všechny sídelní útvary, tedy nejen pro malé obce, ale i pro druhé největší město ČR, Brno a jeho aglomeraci.

To, že výsledné hodnocení metodikou použitou v ÚS nadřazené sítě nedošlo k vymezení jakékoliv komunikace pro vyvedení tranzitní I nákladní dopravy z Brna a Brněnské aglomerace je jednoznačným průkazem totálního selhání metodických postupů aplikovaných v ÚS nadřazené sítě. Na takto chybnou ÚS nadřazené sítě nelze tedy navazovat a toto musí být napraveno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

55. I závěry dopravního hodnocení na str. C-103–C-109 ÚS nadřazené sítě jsou chybné. Opět zde schází hierarchické hledisko a uvážení, do jaké míry vedou jednotlivé varianty k nápravě v těch urbanizovaných oblastech, kde již v minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečištění ovzduší nebo kde takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování (tjn s výhledem na nejméně 20–30 let) by mohlo hrozit. Nic takového zde není. Na takto chybnou ÚS nadřazené sítě nelze tedy navazovat a toto musí být napraveno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

56. Lze ukázat na naprostou nesprávnost hodnocení např. na str. C-104 ÚS nadřazené sítě, kde je uvedeno, že *„Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43". Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43". Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43" v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny — dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8—14 tis. voz. /den na 1—8 tis. voz. /den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43") zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. 1/1/3844 v Bystrci — Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému poníženi o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy."* Toto je zcela absurdní argumentace, kdy se zpracovatel ÚS nadřazené sítě snaží čtenáři studie namluvit, že v údolí, kde jsou situovány Jinačovice, Rozdrojovice a Kníničky, dojde ke zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně, a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever — jih. Je nepochybné, že tato tranzitní doprava sem za takovéhoto chybného řešení přivedena bude, neboť pokud neexistuje obchvat Brna (což je řešení doporučované v závěru ÚS nadřazené sítě), pak ze dvou zbývajících koridorů sever — jih, tj. (1) Česká — Řečkovice — VMO — dálnice Dl a (2) Jinačovice — Rozdrojovice — Kníničky — Brněnská přehrada – Bystrc — Bosonohy — dálnice Dl — má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout. Přivedení těžké nákladní dopravy do tohoto údolí, kde v současnosti žádná není, je naprosto bez debaty mimořádně negativním vlivem. I problematické dopravní modelování pro doporučovanou variantu S.I zde uvádí 4.3 tis. vozidel nákladní dopravy, zatímco v tzv. nulovém stavu 00-2035 je zde celková nákladní doprava pouhých 0,8 — 0,9 tis. vozidel denně a v reálu je i toto možné zpochybnit, neb v současnosti je na komunikaci 111/3846 omezení tonáže, takže do této oblasti z důvodu dopravního značení nemůže vjíždět např. žádná kamionová doprava. (Nesprávnost dopravního modelování v ÚS nadřazené sítě je zde doložitelná i porovnáním reálně získaných intenzit dopravy v oficiálním sčítání z roku 2016 opraveným konfidentem nárůstu cca 9 % na 507 vozidel nákladní dopravy — nicméně i nulový stav 2020 zde uvádí údaj 0 40 % vyšší.) Má-li přivedení 4,3 tis — 0.5 tis = 3,8 tis nákladních vozidel denně a otevření tohoto území pro dálkovou kamionovou dopravu včetně těžké nákladní dopravy v noci podle zpracovatelů ÚS nadřazené sítě přinést zlepšení místní situace. pak toto je zcela nesmyslné tvrzení. Vzhledem k výskytu takto naprosto nesmyslných tvrzení

v ÚS nadřazené sítě, která zjevně vedla k nesmyslným závěrům této studie, nelze než konstatovat, že tato ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Je zcela absurdní jak pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 tuto připomínku vyhodnotil.

Zcela zanedbal standardní řešení, tj. přeložku silnice III/3846, kterou sám zahrnul do varianty S.2, tj. obchvat Kníniček a Bystrce-Zámostí. Vyhodnocení varianty S.2, stejně jako vyhodnocení ostatních variant nemá vůbec smysl diskutovat v situaci, kdy v ÚS bylo použito problematické dopravní modelování a co nepokazilo dopravní modelování, to je zmařeno naprosto vadnými studiemi pro akustické a rozptylové hodnocení (viz předložená expertní hodnocení), jakož je nesmyslnou metodikou porovnávání variant.

57. Za povšimnutí stojí, že hodnota přidané nákladní dopravy o intenzitě 3,8 tis vozidel denně v ÚS nadřazené sítě navrhované zavléci do oblasti Jinačovice — Rozdrojovice — Kníničky — Brněnská přehrada – Bystrc — Bosonohy je zjevně dopravou, která v předchozích dopravních modelech (ADIAS, 2008 a 2010) byla vedena po obchvatu celého Brna v Boskovické brázdě. Tedy pokud je zde nyní uvedeno pro variantu D.6 pouze 2,5 tis. vozidel, pak je to zjevně chybné, neb tato doprava byla reálně předpověditelná jak v modelech téže firmy v letech 2008 a 2010 a je reálně předpověditelná i v současnosti, nicméně chybný způsob dopravního modelování bez respektování reálně existujících „odporů" komunikací nepochybně přispěl k nesmyslnému výsledku dopravního modelování na němž stojí a padají celé hlukové a rozptylové studie a tím i celá ÚS nadřazené sítě. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vyhodnocení této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je naprosto nepřijatelné a lze odkázat na reakci uvedenou výše k připomínce č. 50.

Trváme na řádném vypořádání po sjednání nápravy, tj. přepracování naprosto nepoužitelné ÚS.

58. Je také naprosto nepochybné, že tranzitní doprava vzhledem k Brněnské aglomeraci nepatří do existujícího koridoru (1) česká — Řečkovice — VMO — dálnice D1, kudy je dnes vedena, a současně nepatří do doposud neexistujícího a v ÚS nadřazené sítě prosazovaného koridoru (2) Jinačovice — Rozdrojovice — Kníničky — Brněnská přehrada Bystrc — Bosonohy — dálnice D1. Správně na věc nahlížel skutečný zkušený dopravní odborník, autorizovaný dopravní projektant, jehož pohled na rozdělení celkového dopravního toku od severu k Brnu je v principu platné dodnes. Jeho autorizované posouzení z roku 2011 i na základě dopravní studie firmy DOPING (objednatel ŘSD) jasně konstatovalo, že *„Z uvedených numerických údajů po korekcích na očekávaný nárůst dopravy do roku 2030 (stejnou metodikou jako pro studie ADIAS) je možné odvodit, že zjevně prakticky celá tranzitní doprava ve směru S–J se přesouvá na R43 (obchvat města Brna v Boskovické brázdě a přesouvá se sem i část vnitřní dopravy pro oblast brněnské aglomerace a přilehlých obcí".* Toto je ve spojení s modely ADIAS (2008 a 2010) velmi pozitivní fakt, neboť obchvatem Brna v Boskovické brázdě se zjevně maximalizuje možné odlehčení Brna od tranzitní dopravy pro směr – jih v oblasti severně od D1. Pokud však ÚS nadřazené sítě chybně odmítne jakoukoliv komunikaci pro odvedení této dopravy do prostoru mimo urbanizované části Brna, pak nastane pouze to, že z Brna a Brněnské aglomerace není odkloněno v daném prostoru ani jedno tranzitní vozidlo a situace v dopravně přetíženém Brně se může pouze zhoršovat, neboť kumulativně přes Brno pojede stejná doprava, jak je tomu v současnosti, tj. veškerá doprava. Toto ale logicky nemělo být cílem pro optimální řešení dopravní situace při zpracování ÚS nadřazené sítě. Jediná viditelná logika k tak nesmyslnému řešení jako obsahuje ÚS nadřazené sítě, se jeví nešťastný a nepřípustný pokus prosadit vhodnější podmínky pro doposud neexistující mega-záměr obytný soubor Kuřim-Záhoří. Je však nepochybně zcela nepřípustné prosazovat parciální developerské zájmy na úkor existujících obytných zón čistého

bydlení. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vyhodnocení této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je naprosto nepřijatelné.

Pokud se pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) hájí tvrzením, že „Zpracovatel došel k závěru, že tranzitní doprava je ve vztahu sever—jih minimální.", pak není vůbec odůvodněno do AZÚR zahrnovat transevropskou komunikaci TEN-T.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) zcela evidentně směšuje tranzit nadkrajského a republikového významu s tranzitem vzhledem k brněnské aglomeraci.

59. V celém hodnocení v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě není naprosto žádné hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malhostovice/Drásov/Všechovice/Skalička a v oblasti Lipůvka. To je zásadním pochybením, neboť z dopravního hlediska trasování koridoru 43 v Optimalizované variantě v cca polovině vzdálenosti mezi sídly (Lipůvkou a Nuzířovem), cca 1 km od obou sídel, je jednoznačným zlepšením z hlediska negativních vlivů dopravy (vyvedení dopravy z Lipůvky) bez jakéhokoliv nového negativního vlivu v této oblasti. Toto mělo být hodnoceno jednoznačně kladně, ale ÚS nadřazené sítě toto zcela ignorovala. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Vyhodnocení této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je naprosto nepřijatelné.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Nelze odkazovat na vypořádání připomínky č. 4.

60. Obce Malhostovice, Drásov, Všechovice a Skalička nejsou v části C ÚS nadřazené sítě ani zmíněny, a to přesto, že je všeobecně známo, že zde jsou zásadní dopravní problémy se zavlečením více než 20 tis. vozidel denně, z toho cca 4,3 tis. vozidel nákladní dopravy denně (viz varianta S. 1) do oblasti, kde obce Drásov a Malhostovice jsou prakticky srostlé a kde těsně vedle navrhovaného koridoru v Drásově je rozsáhlá nová výstavba rodinných domů a kde v Malhostovicích jsou nejbližší rodinné domy ve vzdálenosti pouhých desítek metrů. Podobně problematická situace je u obcí Všechovice a Skalička, kde nová rodinná zástavba v obou obcích se v posledních desetiletích rozvíjela ve směru do relativně malého prostoru mezi oběma obcemi a kde nyní dle závěrů ÚS nadřazené sítě by měla být trasována komunikace 43 se všemi souvisejícími negativy. Absence jakéhokoliv hodnocení v části C ÚS nadřazené sítě této extrémně negativní situace vznikající návrhy trasování komunikace 43 v trase německé dálnice je zcela absurdní a dokládá to, že varianty jako D.3 a S.1 doporučované v závěru ÚS nadřazené sítě nejsou korektně posouzené. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

61. Je neprosto nepřípustné, že ÚS nadřazené sítě ignorovala možné pozitivní řešení, tj. vyvedení dopravy ze středu obce Lipůvka a vyřešení dopravních kongescí v této lokalitě a současně bez jakéhokoli odůvodnění v části C ÚS nadřazené sítě je v závěru ÚS nadřazené sítě doporučena varianta přes oblast mezi postupně srůstajícími obcemi Malhostovice a Drásov, Všechovice a Skalička. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro

pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

62. V celém hodnocení v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě není naprosto žádné hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malé Lhoty pro variantu Optimalizovanou a pro variantu německou. To je zásadním pochybením, neboť z dopravního hlediska trasování koridoru 43 v Optimalizované variantě významně vzdáleno od sídelního útvaru Malá Lhota a vedeno vesměs za terénní vlnou v hustě zalesněném území, zatímco varianta německá je zde vzdálena pouhých cca 100–150 m od nové výstavby rodinných domů. Trasování varianty Optimalizované zde mělo být hodnoceno jednoznačně kladně, ale ÚS nadřazené sítě toto zcela ignorovala. Trasování varianty německé zde mělo být hodnoceno jednoznačně záporně, ale ÚS nadřazené sítě toto zcela ignorovala. Je absurdní, že v závěru ÚS nadřazené sítě je doporučováno, a to bez odůvodnění v textu kap C, zavlečení více než 20 tis. vozidel denně, z toho cca 4,3 tis vozidel nákladní dopravy denně (viz varianta S.1) do oblasti těsné vedle stabilizované nové rodinné zástavby. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

63. Argumentace v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě pro oblast Bystrce je zcela absurdní. Městská část Brno-Bystrc má stabilizované dopravní napojení po II/384 s VMO, tj. v hlavním logickém směru, kam směřuje individuální automobilová doprava z Bystrce. Toto spojení je v současné době velmi zatížené, ale problém je řešitelný a je v současné době projekčně řešen. Vzhledem k tomu, že oblast Bystrce a okolních obytných oblastí je rozvojovou zónou města Brna je naprosto nevhodné do této oblasti čistého bydlení zavádět tranzitní a nákladní dopravu. Představa některých projektantů, že je vhodné napřed vyvolat problém (tj. do oblasti nezatížené tranzitní dopravou ji zavést) a pak toto za miliardové náklady se pokoušet řešit tunely nebo protihlukovými stěnami je zcela absurdní. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno, je tedy naprosto první volbou realizovat plnohodnotný obchvat dimenzovaný na intenzitu dopravy na tomto obchvatu (a vymezený v územním plánovaní s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T). Jak dokazují smysluplná dopravní modelování z Generelu Dopravy JMK (2004) a dopravních modelů firmy ADIAS (2008, 2010) a jak jsou tyto údaje shrnuty a multikriteriálně vyhodnoceny v autorizovaném posouzení Ing. Strnada (zejména z roku 2011, ale i z let 2012 a 2014) je minimálně dvoupruhový obchvat celého Brna v Boskovické brázdě smysluplným a realizovatelným řešením. Tvrzení v ÚS nadřazené sítě, že komunikace 43 přes Bystrc zde něco dopravně vylepší je tedy zcela nedoložené, naopak na první pohled opak je pravdou. ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

64. Výše uvedenou připomínku lze doplnit, že pokud by z MÚK Bystrc měla masívněji sjíždět další doprava do města Brna a zatěžovala by takto městské části Brno-Komín, Brno-Jundrov a Brno-Žabovřesky, bylo by to nepochybně zcela nevhodné. Naštěstí známé dopravní modely, např. publikované v odůvodnění tzv. 2. ZÚR JMK, dokládají, že MÚK Bystrc není vhodná jako napojení do Brna pro cílovou dopravu. Argumentace v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě propagující napojení Brna na komunikaci 43 přes MÚK Bystrc je tedy v rozporu se známými dopravními modely a jako taková je chybná ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

65. K výše uvedené připomínce lze doplnit, že zavlečení tranzitní dopravy do oblasti kontaktu s regionálně významnou oblasti — Brněnskou přehradou, je zcela opominuto. Zavlečení cca 20 tis vozidel denně, z toho cca 4 tis. vozidel nákladní dopravy do toho prostoru je ukázkou naprosté necitlivosti projektantů k hodnotám sdíleným desítkami tisíc obyvatel. Je v tomto kontextu příznačné, že v části C ÚS nadřazené sítě není o tomto problému ani zmínka. Žádný věcný a logický argument přitom dopravní projektanty nenutí, aby bylo nutné zavlékat tak masívní množství nákladní s tranzitní dopravy do této oblasti v situaci, kdy nebyly vyčerpány standardní projekční postupy pro projektování dopravních koridorů, a to standardní řešení s vyvedením tranzitní dopravy mimo sídelní útvar, mimo jeho rekreační oblast a mimo jeho rozvojové oblasti. Jak je dobře známo trasování obchvatu celé Brněnské aglomerace v její části severně od dálnice D1 je známo a od roku 2005, kdy kraj nechal zpracovat první studii firmou HBH Projekt spol. s r.o. byly vypracovány dokonce další, vylepšené návrhy koridoru pro tento obchvat (Ing. Kalčík, 2009, 2014, 2015, 2016). Není zde tedy nouze o realizovatelné standardní a smysluplné řešení a je tedy zcela absurdní, aby toto mohlo být ÚS nadřazené sítě zavrženo. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

66. Úvahy v části C ÚS nadřazené sítě o tom, že koridor tzv. „Staré dálnice" může být v budoucnu přetížen, pokud zde nebude vybudována komunikace 43, jsou zcela absurdní. Tento koridor má jako vnitroareálová komunikace města Brna spojující Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy a napojená na Brno-Žebětín a Brno-Kohoutovice. Tato komunikace má, pokud zůstane tak je používána, nepochybně dostatečnou kapacitní rezervu na řadu desetiletí. Návrh použít tento koridor pro tranzitní dopravu je naopak tím řešením, který by zde vyvolal zásadní dopravní a logistické problémy. Je to i vidět na doslova zoufalé snaze projektantů vyřešit problém, jak zajistit aspoň podobnou dopravní funkčnost této komunikace po přivedení tranzitní dopravy do tohoto koridoru. To, jak se postupně návrhy projektantů vyvíjejí od dálnice D43 s jednou MÚK v Bystrci k neuvěřitelné skrumáži jízdních pruhů a nyní nově i druhé MÚK v Bystrci dokládají samy o sobě existenci zásadních problémů s nepřijatelnou koncepcí zásahu do města, které samo potřebuje své komunikace na svém území a nedává smysl, aby jeden z důležitých koridorů uvnitř druhého největšího města republiky byl omezen ve své funkčnosti pro město a předán k užívání dálkové tranzitní dopravě. Toto je úplný funkční nesmysl, zejména v situaci, kdy standardní řešení pro tranzitní dopravu a její vyvedení z celé Brněnské aglomerace je už cca 15 let dobře známo a prověřeno jako realizovatelné. Projektant před navrhováním absurdního řešení se zavlékáním cca 4 tis vozidel nákladní a tranzitní dopravy do městské části Bystrc a dalších městských částí měl vyloučit, že standardní řešení, tj. plnohodnotný obchvat celého Brna v jeho části severně od dálnice není realizovatelný. Toto ale projektant neudělal a ani udělat nemohl, protože standardní řešení — obchvat celého Brna — existuje a je prokázáno jako realizovatelné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 řádně vypořádána.

Argumentace, že „Označit silnici III. Tř. za vnitroareálovou komunikaci je nesprávné. Jedná se o komunikaci určenou pro obecné užívání, která spojuje několik místních částí a obcí u hranic města" je chybná. Úsek nazývaný Stará dálnice je de facto pouze na území města Brna, tedy je v rámci „areálu" města. Prakticky celý úsek od Bystrce až po Veselku v Troubsku je na území města Brna. Z Troubska je zde pouze několik domů. Bylo by dobré, kdyby se ten, kdo vypořádává připomínky, podíval taky někdy na mapu:



Tvrzení ve vypořádání připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „ Takto by bylo lze bagatelně označit D43 za vnitroareálovou komunikaci západní Moravy" je dokonce za hranicí úsměvnosti, neboť pořizovatel tvrdí (ve vypořádání následující připomínky) při popisu funkce transevropské komunikace TEN-T„43", že její význam je aglomerační — např. tvrdí, že „bylo zjištěno, že kategorie komunikace, v daném případě nemá podstatný vliv na výši predikovaných intenzit dopravy. Je to dáno charakterem dopravy — zde je nutno se vrátit k podstatě o jakou dopravu se jedná — tedy především o dopravu aglomerační, zdrojovou/cílovou a místní.".

Tedy toto chybné vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) je snad i symbolické pro celý ten chaos, který pořizovatel vyvolává, když přes všechna reálná fakta prosazuje komunikaci TEN-T přes obytné oblasti druhého největšího města ČR.

Trváme na řádném vypořádání.

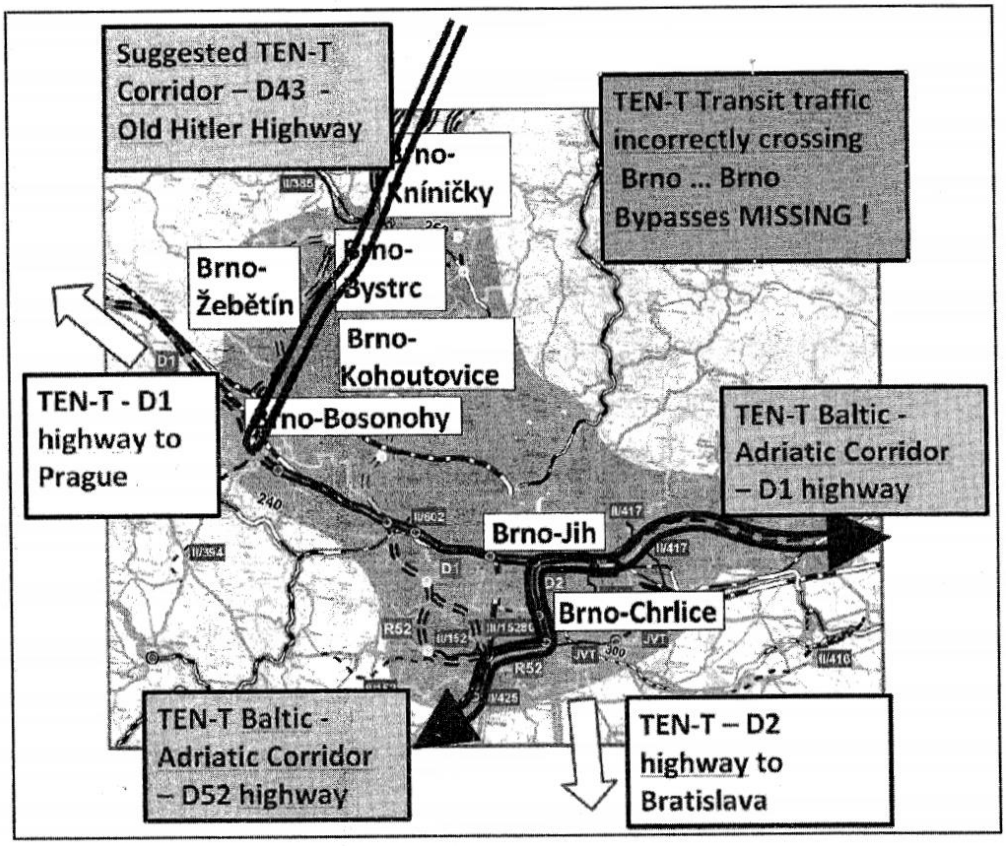
67. Pokud dopravní projektant v kap. C.3.16.2 ÚS nadřazené sítě zavrhuje standardní řešení, tj. obchvat celého města Brna formulací *„Bítýšská stopa sice vykazuje určité pozitivní přínosy na městský i aglomerační systém, avšak poměrně nižší intenzity směřují pouze na dvoupruhové uspořádání (byť s MÚK).",* pak toto je zcela absurdní. Na jedné straně projektant horuje pro kapacitní čtyřpruhovou komunikaci v německé trase s cca 22 tis vozidel celkem a z toho 4,3 tis. vozidel nákladní dopravy (viz var. S.I nebo D.3) a přitom požaduje de facto nula jízdních pruhů pro obchvatovou komunikaci pro celé Brno v Boskovické brázdě, kde dle dopravních modelů z Generelu dopravy (2004) a dle modelů ADIAS z let (2008 a 2010) pro rok 2030 je predikováno 14–20.5 tis vozidel denně z toho 3,5 — 4,5 tis nákladní dopravy. To je úplně absurdní argumentace, když pro dva úseky, kde je podobná nebo dokonce stejná intenzita nejvíce zatěžující složky dopravního

proudu, nákladní dopravy, a celková intenzita dopravy pouze o několik tisíc nižší, je toto standardní řešení projektantem zamítáno. Lze připomenout, že dopravní modelování v ÚS nadřazené sítě je nestandardní, neboť nebyly vzaty v úvahu v realitě existující rozdílné „odpory" jednotlivých komunikací, takže odkazování na nízkou intenzitu na trase v Boskovické brázdě v dopravním modelování v ÚS nadřazené sítě nelze odkazovat. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 řádně vypořádána.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) je věcně bezobsažné a chybné, když se zde tvrdí, že „Bystrcká stopa vykazuje pro vnitřní systém podstatně vyšší pozitiva jak stopa Bítýšská". Realizací „Bystrcké stopy" k potvrzení nesmyslné koncepce, že Brno nepotřebuje žádný obchvat pro tranzitní dopravu a že se jeho intravilán má stát „středoevropskou křižovatkou dálnic" (což je absurdní tvrzení jednoho z bývalých brněnských náměstků primátora, který snad i za tento náhled na věc se stal ministrem dopravy).

Po zásadní chybě v ZÚR JMK z roku 2016, kdy pořizovatel si prosadil zavlečení jiného transevropského koridoru TEN (baltsko-jadranského koridoru) do intravilánu města, pak zde „ke kráse" schází pouze zavlečení koridoru TEN-T po komunikaci „43". Názorně to ukazuje materiál již předaný Evropské komisi:



Je nepochybné, že tato absurdní situace vyvolaná mimořádně problematickým územním plánováním v JMK nepomůže napravit situaci, kdy JMK, jako jediný kraj v ČR nezískal na výstavbu komunikací TEN-T za 16 let evropských dotací ani EURO, naopak pro „modernizaci" úseku silnice I/52 od MÚK Rajhrad po střed Brna, který byl vydáván za součást TEN-T, musel využití na MD schválené dotace cca 700 milionů korun z fondů EU odvolat a zaplatit z národních prostředků.

Takto problematické územní plánování nemá v ČR obdobu a není proto ani divu, že ani po téměř 20 letech existence krajského zřízení pořizovatel nezvládl pořídit územně plánovací dokument pro celý JMK.

Trváme na řádném vypořádání připomínky.

68. Argumentace projektanta „dopravní účinností" (kterou interpretuje prakticky jako intenzitu dopravy) ve prospěch zavlečení tranzitní dopravy do Bystrce a dalších městských částí Brna, tedy s argumentací *„nechť po komunikaci jede co nejvíce vozidel bez ohledu, kudy tato komunikace vede"*, je zcela absurdní. Projektant měl zajistit odlehčení celého města Brna od tranzitní dopravy a ne tuto dopravu s nesmyslnou argumentací o *„dopravní účinnost "„přehazovat"* z jedné městské části do druhé. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná
jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz na vypořádání připomínky č. 44 je zde irelevantní i proto, že vypořádání této připomínky je zde věcně nesprávné.

69. Argumentace projektanta na str. C-104 v kap. C.3.16.2 ÚS nadřazené sítě, kde uvádí *„Navíc dané řešení vyžaduje celkovou změnu napojení území — novou MÚK Ostrovačice a zrušení dvou stávajících sousedních křižovatek"*, je také lichá. Dnes existující MÚK ve střední části obce Ostrovačice je nepochybně zdrojem hluku a znečištění ovzduší. Nová jedna MÚK mezi současnou MÚK Kývalka a MÚK Ostrovačice neznamená zrušení mimoúrovňového křížení v tomto místě, pouze optimalizaci napojení obchvatové komunikace města Brna plynule na úsek existující kapacitní komunikace ve směru na Rosice. Toto je nepochybně náprava ne úplně optimálních řešení z minulého století, která je dopravně smysluplná. Není to tedy ani argument proti obchvatu města Brna. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Věcné připomínky veřejnosti je nepřípustné vypořádávat formulacemi typu „Jedná se o laický názor podatele".

70. Na str. 118 je v kap. C.4.6.1 uvedeno *„Urbanistická osa směřující z Brna na sever využívá pouze existující dopravně zatížený koridor v Řečkovickém prolomu (silnice V43). Navržená dálnice D43 v tzv. bítýšské stopě radiální dopravně-urbanistický systém nerozvíjí; brněnské městské části na jeho západě (např. Bystrc, Žebětín, Kníničky) nejsou dopravně napojeny na urbanistickou osu směřující z Brna na západ (na Prahu) prostřednictvím dálnice D1."* Tato úvaha je zcela chybná, neb pomíjí fakt, že nejvíce zatěžující složku dopravního proudu, tj, těžkou nákladní dopravu ve všech známých dopravních modelech (včetně modelů ADIAS 2008 a 2010) významným způsobem je schopna přenést komunikace obchvatu celého města Brna v Boskovické brázdě, a to až do úrovně 4,5 tis. vozidel denně těžké nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že negativní vlivy této dopravy jsou násobné (až 24 x — viz odborná publikace Centra dopravního výzkumu, autor Ing. Vladimír Adamec, CSc., název: *„Vliv emisí pevných částic z dopravy na zdraví obyvatel"* publikována v časopise Doprava, 5/2005, str. 11–13) pak je zřejmé, že nelze prostě jen pracovat s intenzitami dopravy bez hlubší analýzy dopravního proudu. Násobek intenzity 4,5 tis. vozidel denně, který se uplatní, významným způsobem mění náhled na to pozitivní a negativní dopady. Je-li tato doprava vyvedena z Brna, má to velmi významný dopad. Pokud naopak je tato doprava zavlečena do obytných oblastí má to závažný negativní dopad. V realitě existence obchvatu města v Boskovické brázdě znamená přínos pro celé město Brno a přilehlé obce. Naopak zavlečení této složky dopravního proudu do

obytných sídel na trase Jinačovice, Rozdrojovice, Kníničky, Bystrc a Bosonohy znamená pouze „přehození" problému z Řečkovic do Bystrce, ale není to žádné řešení. Pro město Brno je efekt této operace jen poškození oblasti doposud nepoškozené a kumulativně se pro Brno nezmění nic. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

71. Současně lze namítnout, že pokud se na str. 118 v kap. C.4.6.1 uvádí, že „*Urbanistická osa směřující z Brna na sever využívá pouze existující dopravně zatížený koridor v Řečkovickém prolomu (silnice V43). Navržená dálnice D43 v tzv. bítýšské stopě radiální dopravně-urbanistický systém nerozvíjí; brněnské městské části na jeho západě (např. Bystrc, Žebětín, Kníničky) nejsou dopravně napojeny na urbanistickou osu směřující z Brna na západ (na Prahu) prostřednictvím dálnice D1.*" pak je toto tvrzení, zcela nesmyslné, neboť rozvíjení má být pro zasažené lokality přínosem, a ne prakticky výlučně negativním dopadem. Oblast Bystrce je obytnou oblastí, která z tohoto hlediska bude mnohem lépe dopravně obsloužena modernizovanými komunikacemi, spojnicí do Bosonoh a ulicí Kníničskou při zachování složení existujících dopravních toků, než nesmyslným přivedením tranzitní a těžké nákladní dopravy do této oblasti a nesmyslným mísení dopravy vnitroareálové v rámci Brna a dopravy tranzitní. Doprava cílová do Bystrce z oblasti mimo blízké okolí Brna a zdrojová doprava pro výjezdy z Bystrce nad 20 km vzdálenosti mimo Brno je nepochybně velmi slabá, v pracovní dny až zanedbatelná, protože dramaticky převažují jízdy do lokalit zaměstnání, a ty pro občany Bystrce jsou jednoznačně dominantně v rámci Brna a nejbližšího okolí. Spekulovat o jakési potřebě napojení Bystrce na dálnice D1 je totální úlet, navíc toto spojení existuje, a to dokonce dvěma z hlediska času/vzdálenosti velmi podobnými způsoby — na MÚK Brno-západ a na MÚK Kývalka. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky. Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

72. Obecně lze konstatovat, že hodnocení v kap. C-3 a C-4 není hodnocením ve smyslu možnosti vyhodnotit pozitiva a negativa. Jednotlivá slovní vyjádření nejsou vázána na žádnou hodnotící stupnici. Takže text 119 stran (C-10 až C-128) tvořící hlavní část části C studie je vlastně irelevantní a blíží se snad nějakým, často subjektivním, útržkovitým osobním poznámka sepisovatele této části textu. Toto dokládá nepřijatelnou úroveň této části studie a nelze ji brát za hodnocení, byť by termín HODNOCENÍ byl velkými písmeny v nadpise jak kap. 3, tak kap. 4. Na fakultě stavební by toto nemohlo být akceptováno snad ani jako ročníková práce. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Při použití výlučně kvalitativní metodologie nebylo možné zahrnout toto hodnocení pro svou nekompatibilitu do celkového hodnocení, kde ostatní dílčí aspekty jsou hodnoceny kvantitativně. Toto pochybení se stalo.

Urbanistické hodnocení je navíc naprosto nekvalitní a odkazujeme tímto na připomínky k této části hodnocení ÚS.

Na řádném vypořádání trváme.

73. Podobně je nepřijatelná kap. C.5, kde se objevují i tak věcně nedoložené a absurdně formulované závěry, že lze jen souhlasit se zpracovatelem, který je sám označil za spekulace. Viz např. *„Lze spekulovat o posílení pracovní dostupnosti a funkce Kuřimi, ale také o tzv. efektu pumpy...* v kap. C.5.1.1 na str. C-139. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

74. Za absurdní lze pokládat i obsah kap. C.2.2.Vzhledem k tomu, že většina tvrzení v této kap. nemají reálný dopad do hodnocení variant, je tato kap. de facto svojí věcnou vyprázdněností v ÚS nadřazené sítě věcně nicotná. Je zde na první pohled vidět zásadní pochybení na str. C-7, kde projektant uvádí přehled rekreačních lokalit s vysokou hodnou přírodního prostředí. Zcela opomněl oblast Brněnské přehrady, která se s mnoha tisíci rekreujícími se občany zřejmě zcela dominantní v této funkci v Brněnské aglomeraci, ale také tato oblast je z velké části pro svoji vysokou hodnotu přírodního prostředí vymezena jako oblast evropského významu a zařazena do systému lokalit NATURA 2000. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

75. Podobně nesmyslné a věcně nedoložené jako „HODNOCENÍ" v kap. C-4 (jak je doloženo výše) jsou i „HODNOCENÍ" též v kap. 5, např. v kap. C.5.1.1 formulace na str. C-139, kde se pro dálniční variantu, zřejmě jako pozitivum uvádí *„Varianta může vést k expanzi zázemí Brna pro rekreační a volnočasové účely i do přírodně a krajinářsky atraktivních lokalit nacházejících se v současnosti ve větších vzdálenostech severně od města (např. okolí Tišnova, okolí Černé Hory apod.)."* Chtěl tím snad zpracovatel naznačit, že např. z Bystrce bude teď konečně možno jet do Tišnova na výlet? Jistě to bude velmi přínosné, že místo po venkovské silnici III. třídy do Kuřimi se bude výletník řítit 130 km/h a proplétat mezi kamiony. Těch pár kilometrů této „jízdy" jednak nelze nazvat „větší vzdáleností od města" a jednak pro většinu Brna, mimo Bystrc a snad Komín a Jundrov, je využití dálnice D43 přes Bystrc pro cestu do Tišnova pouze mnohakilometrovou zajížďkou. A pro vzájemné porovnání pro cestu z centra Brna do Tišnova je rozdíl času po jižním a severním obchvatu řadově minuta, takže zde není co řešit, natož pak hloubit 1.26 km dlouhý tunel pod Kuřimskou horou pro urychlení cest na výlety je zcela absurdní. Toto a další „hodnocení" podobné kvality v kap. C.5 nelze pokládat za nic jiného než za zbytečně popsaný papír. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky. Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

76. Podobně lze připomínkovat i např. „HODNOCENÍ" var. D.6. Snad ani jedna z formulací uvedených v kap. C.5.1.6 nedává smysl a jako jinde schází jakékoliv reálně a kvantifikované odůvodnění. Smysluplnou je jen formulace, že varianta D.6 neovlivní rekreaci. Ještě, že si toho zpracovatel všimnul!! Nějak ale opomněl ve var. D.I uvést, že zavlečením tranzitní dopravy k hranici rekreační oblasti Brněnská přehrada, k hrázi přehradního jezera a de facto touto variantou dojde k likvidací nástupního prostoru přístaviště. Je tedy zde vidět nejen nesmyslnost HODNOCENÍ" ve studii, ale i tendenčnost „HODNOCENÍ". Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

77. Kap C-7 nazvaná „Závěr" v kap. C. 7.1 definuje bloky 01 a 02 jako snad jádro metodiky pro vyvození závěrů, Terminy Blok 01 a 02 se však v předmětné části C studie dále nevyskytují, takž hodnocení je vlastně i v tomto závěru zcela nesmyslné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

78. Pokud se v kap. C.7.2 „Obecné závěry" odkazuje např. na „mezní hodnoty" intenzit dopravy, pak to mělo být provedeno na základě platné příslušné normy ČSN a jí vyžadované úrovně kvality dopravy (ÚKD). Místo toho zde uvedené formulace typu „mezní hodnota je ... kolem ... " jsou nehodny odborné studie. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

79. Pokud se v závěru části C, v kap. C. 7.2.1 kategoricky tvrdí, že *„Z hlediska typu dopravy lze jednoznačně hovořit o aglomerační dopravě, která sahá až do oblasti Tišnovska, Boskovicka a Blanenska. Komunikace „43"je prioritně aglomerační komunikací, druhotně plní funkci severojižního spojení dálnic D35 a D1"*, pak z toho měly být vyvozeny závěry, a to, že dálnice D43 je zcela nesmyslná od MÚK Skalice nad Svitavou. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno. Lze jen dodat, že uváděný závěr o aglomeračním významu D43, a to jen po MÚK Skalice nad Svitavou je dávno známý a odborně doložený fakt v autorizovaném posouzení Ing. Strnada z roku 2014, na který reagoval Ing. Kalčík v rozšíření jeho autorizovaného projektu pro úsek od černé Hory k severu (viz Rev. 1 jeho projektu, předáno na Krajský úřad v roce 2015).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Argumentace odkazem na "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" z konce roku 2018 při odůvodňování „aglomeračního významu trasy" je nepatřičný. Tato studie na rozdíl od ÚS zahrnula dopravní modelování firmy CityPlan zachycující širší vztahy a dobu napojení „43" na DI a D2 a dokládá zde prudký nárůst intenzity dopravy na „43" po tomto napojení. Toto je v ÚS určené pro prosazení „43" u veřejnosti zamlčeno. Studie "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" z konce roku 2018 je naopak koncipována pro odůvodnění ekonomické výhodnosti „43" a pro předložení na Ministerstvo dopravy a zde se zjevně z tohoto důvodu objevuje to, co není v ÚS. Rozdíl mezi nejvyšší intenzitou dopravy ve studii "D43 Bořitov Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" z konce roku 2018 a ÚS z konce roku 2018 je cca 10 000 vozidel denně (což není vysvětlitelné pouhým rozdílem 5 let, tj. predikce pro 2035 v ÚS a pro 2040 studii "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie").

Tento prudký nárůst intenzit dopravy byl veřejnosti v ÚS zamlčen a vznikla tak fikce aglomeračního charakteru „43".

Nelze přehlédnout, že studii "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" předkládala na MD firma PK Ossendorf, tj. tatáž firma, která v ÚS měla řešit dopravní otázky.

Ostatně ani prostor Boskovicka není brněnským aglomeračním prostorem, protože jinak by platilo to absurdní tvrzení pořizovatele nepřípadně použité k vypořádávání připomínky č. 66, kde ve vypořádání připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) pořizovatel použil formulaci, že „Takto by bylo lze bagatelně označit D43 za vnitroareálovou komunikaci západní Moravy.

Současně je kritické, že ani dopravní modelování ADIAS ani CityPlan nezahrnulo vliv skutečnosti, že kromě k napojení na DI a D35 dojde k zapojení komunikace „43" v širších vztazích do celoevropské dopravní sítě TEN-T, což je hierarchicky nejvyšší důvod pro její realizaci. Pominutí hlavního významu „43" jako komunikace sítě TEN-T je naprosto neomluvitelným pochybením.

Přitom se započtením již částečně realizovaného a částečně budovaného dopravního koridoru od polského Štětína je zřejmé, že trasa s použitím „43" je o cca 100 km kratší než současně používané trasy, tedy dopravní atraktivita nové trasy je nepochybně vysoká. Současně ale nelze v širších vztazích přehlédnout trasu z Liberce ve směru na Kolín — Jihlavu — Znojmo — (Vídeň), tj. kapacitní komunikaci S8 dle Politiky územního rozvoje, která díky napojení na zásadní dopravní zdroje a cíle (na rozdíl od „43" přes Staré Město, Jevíčko a podobné dopravně naprosto nevýznamné lokality) má nepochybně ještě větší dopravní atraktivitu než „43" jako součást TEN-T. Toto vše mělo být vyhodnoceno jak v ÚS, tak ve studii "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie", což se nestalo

Na řádném vypořádání trváme.

80. Je naprosto nejasné, co mínil autor části C studie v návaznosti na funkci severojižního propojení DI a D35 prokázat hodnotami *„V severojižním vztahu se jedná o tyto hodnoty: hranice Pardubického kraje — hranice SK (Lanžhot): LV 3, 1 %, TV 4,9 %, suma 3,5 %; hranice Pardubického kraje — hranice a (Mikulov): LV 3,2 %, TV 1,6 %, suma 2,8 %; Česká - Hustopeče: LV 3,7 %, TV 10, 1 %, suma 4,5 česká - Rajhrad: LV 4,6 %, TV 13,3 %, suma 5,8 %."* když ani neuvedl, pro který rok jsou tyto hodnoty platné, zda je zde reflektována Aktualizace PÚR ČR z roku 2015, která akcentovala a prodloužila vymezení kapacitní komunikace S8 až ke Kolínu, Mladé Boleslavi a umožnila napojení oblasti Pardubic a Hradce Králové a neuvedl, jak by se do roku 2035+ projevilo napojení D43 na transevropskou síť TEN-T, Bez těchto všech informací je odkaz na uváděné hodnoty naprosto bezhodnotný a pokud by někdo takto nekvalitně formulované závěry uvedl na Fakultě stavební i jen do protokolu z cvičení bylo by to nepřijatelné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019, že „Uvedená data severojižního propojení jsou data použita v matici přepravních vztahů, které vycházejí

s dlouhodobých průzkumů vztahů na území (i hraničních bodů) JMK Jedná se o celý, dlouhodobě sledovaný soubor dat ŘSD ČR, MD ČR, ASD... Data nejsou vztažena k jednotlivému roku, jsou aktuálně obecně platná a akceptovaná. Pokud dojde v určitém časovém horizontu ke změně přepravních vztahů — např. výstavbou některé sítě, pak na tento stav reagují právě zpracovávané modely, které upravují jednotlivé vztahy. Jako východisko modelového stavu lze brát aktuální matici přepravních vztahů s těmito hodnotami Jiné hodnoty nejsou věrohodně známé." je tvrzením, které není vypořádáním připomínky. Jednak odkazy v tomto textu nejsou odkazy na jakékoliv konkrétní soubory a jejich dostupnost pro veřejnost, ale toto vyjádření je vlastně „nicneříkající" a dokonce vnitřně rozporné. Na jiném místě pořizovatel přiznává, že matice přepravních vztahů (mezioblastní vztahy) nejsou přístupné, a pak zde na tyto hodnoty odkazuje, a dokonce se snaží vzbudit dojem, že se jedná o obecně akceptovaná data. Zveřejněné soubory dat „ŘSD ČR, MD ČR, ASD" neobsahují matice přepravních vztahů, a tedy pořizovatel se na ně dovolává, musí uvést, o jaké matice se jedná a kde jsou dostupné.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na řádném vypořádání trváme.

81. Za další účelový a nesmyslný závěr lze pokládat tvrzení v kap. C.7.2.1 na str. C-152, kde se uvádí „Jakákoliv trasa nové komunikace „43" má pozitivní vliv na město Brno; vliv je však rozdílný a se vzdáleností trasy od Brna se snižuje. Maximální účinnost má tedy bystrcká stopa komunikace „43"." Za prvé je nutné uvést, co zpracovatel míní „pozitivním vlivem", tato definice absentuje. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizováni Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na řádném vypořádání trváme.

Nelze odkazovat v ÚS nebo v AZÚR na ve vypořádání uvedenou citaci z rozsudku NSS, neboť zde se jedná o situaci, kdy jádrem výpovědi je formulace *„Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé".* Formulace. o „a priorní" nepřípustnosti vede na požadavek provést řádné vyhodnocení negativních vlivů nově navrhovaných záměrů, a tedy i komunikace „43" jako součásti TEN-T. Toto vyhodnocení pořizovatel řádně neprovedl, jak dokládají i expertní posouzení, které již byly předloženy.

82. Pokud se v citaci v předchozí připomínce odkazuje na *„vliv na Brno"*, pak zde snad zpracovatel ani omylem nemůže mínit pozitivní vliv cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy zavlečené po jím obhajované D43 do několika městských částí Brna, Kníniček, Bystrce a Bosonoh. Zpracovatel by měl jasně doložit, jak podle něj může pozitivně působit další tisíce vozidel v oblasti Bosonohy/Troubsko, kde jsou již dlouhodobě překračovány zákonné limity hlučnosti (dle poslední výjimky vydané KHS JMK je to i +13 dB) a zákonné limity prašnosti. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Na vypořádání trváme.

83. Pokud se v citaci v předchozí připomínce odkazuje na *„účinnost"*, pak je nutné uvést, co tím konkrétně zpracovatel části C míní. Definice účinnosti absentuje. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy

zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (0312019), že *„Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí"* nelze akceptovat. Takto tento termín není v ÚS ani v ZÚR používán. Navíc takto pojatá definice není použitelná pro hodnocení společně s jinými hodnoceními, neb to není hodnocení kvantitativní.

Pokud lze vysledovat, jak je tento termín používán v IDS, nelze zde najít jeho použití ve výše tvrzeném významu, spíše lze dovodit, že tento termín je používán jako neurčité klišé a dopravní inženýři vyšší „dopravní účinnost" spojují s významem docílené I predikované intenzity dopravy a ničím jiným. Takto úzce pojaté hodnotící kritérium nemá místo v hodnocení variant v územním plánování, neboť při úzkém pojetí vede evidentně k nesmyslům jako preferenci zavlékání dálkové nákladní dopravy do obytných oblastí sídelních útvarů, a to jen s argumentací, že po „zde vylitém asfaltu" bude dosaženo „vyšší dopravní účinnosti komunikace" díky vyšší intenzitě dopravy. Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) / že „Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem", tedy snad notorieta, nijak nepodporuje rešerše na internetu. Při hledání termínu „dopravní účinnost" je nalezeno jen cca 800 odkazů, přičemž z nejvýše frekventovaných se na prvních dvou místech objeví odkazy na tato klišé v územně plánovacích dokumentech JMK a následují odkazy na kompresory, motory, hospodářství tedy to jen potvrzuje naprostou neurčitost tohoto termínu a rozporuje to, že se jedná je *„obecně zažitý pojem"*. Je tedy nutné toto klišé neprodleně opustit a nelze s ním odůvodňovat výběr variant pro páteřní komunikace v JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na vypořádání trváme.

84. Pokud se v citaci v předchozí připomínce *„maximální účinností"* rozumí maximální intenzita dopravy, pak tento postup je pro komunikaci přes sídelní úvar zcela nesmyslný, protože zde nelze maximalizovat intenzitu dopravy tím, že se na silnici přes sídlo svede i doprava tranzitní. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Odkazujeme na vyjádření k nevypořádané připomínce č. 83.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na vypořádání trváme.

85. Pokud se v citaci v předchozí připomínce *„maximální účinnost má bystrcká stopa komunikace „43""*, pak lze opět konstatovat, že takto nelze formulovat závěry, když není prokázáno, že tomu tak skutečně je. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Odkazujeme na vyjádření k nevypořádané připomínce č. 83.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na vypořádání trváme.

86. Výše uvedené připomínky odkazující na citaci tvrzení z kap. C.7.2.1 na str. C-152, kde se uvádí *„Maximální účinnost má tedy bystrcká stopa komunikace „43““* dokládají, že postup zpracovatel je zcela chybný. Lze dodat, že evidentně zpracovatel chtěl dospět k této nesmyslně dlouhodobě do slova omílané mantře těch, kdo nesmyslně chtějí za každou cenu a za ignorování obyvatel v dané oblasti silou prosadit komunikaci 43 do Bystrce. Takto ale nelze v seriózní studii postupovat, a proto je nutné i z tohoto důvodu celou studii odmítnout. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Odkazujeme na vyjádření k nevypořádané připomínce č. 83.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána. Na vypořádání trváme.

87. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"*

Tvrzení, že Bystrcká trasa „43" zajistí *„ochranu vnitřních urbanizovaných částí"* v Bystrci a Kníničkách, tedy zajistí ochranu obestavěného území kolem městských páteřních komunikací nelze reálným/známým způsobem chránit před negativními účinky z dopravy, je zcela absurdní.

V MČ Bystrc I a II se nevyskytují žádné úzké uliční koridory, které žádnou ochranu neumožňují a mohlo to být provedeno s pomocí realizace průtahu „43" přes Bystrc.

Pro MČ Kníničky a Bystrc-Zámostí existuje průtah, který měl být nahrazen obchvatem. Tento obchvat je vyprojektován a zpracovatel ÚS jeho trasu zahrnul do varianty S.2. Tento obchvat je smysluplné realizovat jako standardní levné řešení — přeložku silnice III/3846. Je naprostým nesmyslem toto zanedbat a tvrdit, že věc bude řešena pomocí "43".

Výše uvedené dokládá naprostou nepoužitelnost ÚS a v tomto případě naprostou nepoužitelnost zde začleněného urbanistického hodnocení.

88. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"* Toto tvrzení je chybné, neboť obytná část městské části Kníničky je prostorově tak koncentrovaná, že v Kníničkách z hlediska negativních vlivů dopravy, zejména znečistění ovzduší, nelze zde odlišit *„vnitřní urbanizované části"*. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Na vypořádání trváme.

89. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam, Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"* Toto tvrzení je pro Kníničky zcela absurdní. Jedna je výše poukazováno na problematické dopravní modelování, které tak nemůže být věrohodným podkladem pro závěry Tento závěr o *„ochraně vnitřních urbanizovaných částí"*, i kdyby byl nějak při seriózním dopravním modelování podložen částečným snížením intenzity dopravy na silnici Ondrova v Kníničkách, je na první pohled neplatným závěrem. Řešit problém intenzity dopravy na ulici Ondrova v Kníničkách a na ulici U ZOO v Bystrci-Zámostí dálniční /silniční komunikací, která do oblasti přivede cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy je naprosto nesmyslné. Zpracovateli studie přitom byla známa existence projekčně vyhledané trasy

obchvatu Kníniček a Bystrce-Zámostí, což je samo o sobě nejjednodušším řešením pro tranzitní dopravu z oblasti Tišnovska. Tento místní obchvat — lokální přeložka silnici III. třídy — plně problém řeší. Odkazování na řešení omezeného lokálního problému použitím transevropského koridoru TEN-T je vrchol absurdity, a navíc tento přístup jednoznačně *„ochraně urbanizovaných částí"* v Kníničkách neposkytuje, naopak situaci zhoršuje. Je snad i arogancí zpracovatele studie, který argumentoval v situaci, kdy městská část Kníničky se problematikou intenzívně dopadů silnice 43 dlouhodobě zabývá a kdy stovkami podání od občanů i podáními městské části je trasování jakékoliv komunikace 43 přes MÖ Kníničky odůvodněně po léta dokládáno, za jeden ze zásadních problémů na navrhované trase silnice „43". Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

P**řipomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.**

Na vypořádání trváme.

90. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"*. Toto tvrzení je pro Bystrc zcela absurdní a nijak nedoložené. Znečištění ovzduší není lokalizovaný problém, ale jemný prach se šíří i na vzdálenosti řady kilometrů a nepochybně má tendenci se koncentrovat v níže položených lokalitách a v oblastech s 'lokálními inverzemi. Takto je významně ohrožena část Bystrce položená níže než komunikace „43" a vzhledem k výše uvedenému nemůže být odstraněn efekt nárůstu znečištění ovzduší celé oblasti, který vyvolá predikovaná vysoká intenzita dopravy na silnici „43" zavlečené i do obytné oblasti Bystrce. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení pořizovatele, kde v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (3/2019) uvedl, že *„Lokalita Bystrc má zcela jistě inverzní stavy, stejně jako celé Brno a jeho okolí. Avšak i přes inverzní stavy nejsou v lokalitě Bystrc překračovány platné imisní limity, a to s velkou rezervou. Tudíž po realizaci záměru budou imisní limity v této lokalitě nadále dodržovány"* je klasickou ukázkou tvrzení, kdy pořizovatel nemá o věci žádné konkrétní informace, a přesto něco tvrdí.

Podle monitorování znečištění ovzduší je doloženo, že ve dnech, kdy v oblasti jihu Brna dochází díky inverzním stavům k překročení denní průměrné koncentrace PMI10, k témuž dochází i v Kníničkách, tedy inverzí jsou prokazatelně postiženi i obyvatelé Bystrce. Není tedy možné problém banalizovat a v případě, že je navrhována transevropská komunikace jako průtah Bystrcí, bylo povinností v SEA k AZÚR doložit kumulativní a synergické vlivy. To se nestalo.

Trváme na řádném vypořádání připomínky.

91. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí".* Toto tvrzení je absurdní i z hlediska závazné metodiky v rezortu dopravy pro posuzování externalit z dopravy, specificky negativních dopadů prašnosti. Lze odkázat na metodiku dostupnou na WEBu ŘSD: „ATEM*(Atelier ekologických modelů, s.r.o): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013", kde na str. 19 je doloženo, že posuzování negativních dopadů zvýšené prašnosti z komunikací (tzv. externality)* vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Vypořádání připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) se zcela míjí s obsahem připomínky.

Toto vypořádání odkazuje na modelování v rozptylové studii, které je součástí ÚS. Na tuto rozptylovou studii se nelze odvolávat, neboť podle expertního posouzení bylo v rozptylové studii identifikováno 9 zásadních nedostatků a expertní posouzení uzavřelo, že „**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK"**

Trváme na řádném vypořádání připomínky.

92. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"* Toto tvrzení je pro Bystrc zcela absurdní a nijak nedoložené. Hlučnost není lokalizovaný problém a hlučnost se šíří nejen v oblasti, odkud jsou viditelné zdroje hlučnosti, ale i odrazy od terénu. Výše položené části Bystrce mají přímou viditelnost na navrhovanou trasu silnice „43" až od Jinačovic, tedy realizací této komunikace s vysokou intenzitou dopravy by nepochybně vzniklo zvýšení hlučnosti v této části Bystrce. Toto nebylo ani posouzeno v část C studie, ani v hlukové studii, která pracuje pouze se vzdálenostmi vysoce omezenými (na 400 m), což je v daném případě naprosto nedostačující. Podobná situace je v Brně Bosonohách a Troubsku, kde je prokázáno, že ani hluková ochrana protihlukovými lokálními stěnami je neúčinná a ochrání pouze oblast těsně za těmito stěnami, zatímco celá oblast Bosonoh a Troubsko je zasažena hlukem z dálnice Dl z celé viditelné trasy Dl od horizontu ve směru ke Kývalce. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

93. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Na předpokládané intenzity dopravy komunikace „43" nemá vliv zařazení do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D), atraktivita komunikace v aglomeraci je velmi vysoká. Kategorie silniční (S) se chová v území příznivěji než kategorie dálniční (D), a to kvůli možnostem optimálnějších vzdáleností a umístění křižovatek v aglomeraci (především v oblastech Kuřim a Bystrc)".* Toto tvrzení je vnitřně rozporné v tom, že pokud se argumentuje *„příznivějším"* chováním „43" v silniční variantě, pak z hlediska omezeně dopravního (jak je nesprávně tato část studie koncipována) znamená změny v intenzitě dopravy tím, že na více křižovatkách může na komunikaci najet více vozidel a tím může dojít ke zvýšení intenzity dopravy na komunikaci „43". Tedy pokud je zde takový vliv v oblasti Bystrce a Kuřimi, pak to jednak mělo být doloženo a jednak to znamená, že první věta o neexistenci vlivu zařazení do *„do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D)"* je nesmyslná. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

94. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Na předpokládané intenzity dopravy komunikace „43" nemá vliv zařazení do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D), atraktivita komunikace v aglomeraci je velmi vysoká. Kategorie silniční (S) se chová v území příznivěji než kategorie dálniční (D), a to kvůli možnostem optimálnějších vzdáleností a umístění křižovatek v aglomeraci (především v oblastech*

Kuřim a Bystrc)". Zda lze argumentovat *„příznivějším"* chováním „43" při zvýšení intenzity dopravy je velmi sporné, a to jak z hlediska dopravního, tak z hlediska dopadů na okolní urbanizovaná území. Silnice různých kategorií existují i proto, aby se oddělily dopravní toky rozličné svým charakterem, jako například doprava dálková (tranzitní) od dopravy regionální a místní. To dokládají i normy ČSN, které jednotlivým typům komunikací stanovují nejhorší přípustné a rozdílné úrovně kvality dopravy (UKD). Je naprosto logické, aby tranzitní doprava mohla jet plynule a bez konfliktu s regionální a místní dopravou. Proto se staví dálnice a obchvaty. Tato studie argumentuje však přesně opačně, a tedy nesprávně. Za *„příznivější"* pokládá nesmyslně situaci s mísením těchto různých dopravních toků. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

95. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Na předpokládané intenzity dopravy komunikace „43" nemá vliv zařazení do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D), atraktivita komunikace v aglomeraci je velmi vysoká. Kategorie silniční (S) se chová v území příznivěji než kategorie dálniční (D), a to kvůli možnostem optimálnějších vzdáleností a umístění křižovatek v aglomeraci (především v oblastech Kuřim a Bystrc)"*. Není nijak prokázáno, že je to právě rozdíl mezi silniční a dálniční variantou, co by mělo „příznivěji" působit na Kuřim. Zpracovatel totiž zcela ignoruje fakt, že doprava přes Kuřim je nejvíce kriticky závislá na tom, kterému typu dopravy je do intravilánu Kuřimi povolen vjezd. Při neexistenci obchvatu Kuřimi musí do Kuřimi vjíždět všechna doprava, doprava všech částí dopravního proudu a všech tonáží. Zásadní rozdíl, a nepochybně významnější než působený silniční vs. dálniční variantou „43", je při existenci obchvatu města dopravním značením regulovat, která vozidla mohou si zkrátit svoji trasu průjezdem středu města a která musí zůstat na páteřních komunikacích tedy v rámci tohoto setrvání na páteřní komunikaci zde použít obchvat města. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování.

Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

96. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou z Tišnovska po sil. 11/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to i bez vnitřních opatření, která by byla nutná při variantách se severním obchvatem"*. Tato argumentace není založená na faktech, protože nejnovější varianta severního obchvatu Kuřimi s MÚK na křižování Optimalizované trasy se silnicí 11/385 nebyla ve studii hodnocena a byla neoprávněně vyloučena na základě nesprávné argumentace o nesouladu s normou, přičemž bylo nesprávně odkazováno pouze na ČSN 73 6101 a byla ignorována specifická norma pro křižovatky ČSN 73 6102. Zpracovatel totiž zcela ignoruje fakt, že doprava přes Kuřim je nejvíce kriticky závislá na tom, kterému typu dopravy je do intravilánu Kuřimi povolen vjezd. Při neexistenci obchvatu Kuřimi musí do Kuřimi vjíždět všechna doprava, doprava všech částí dopravního proudu a všech tonáží. Zásadní rozdíl, a nepochybně významnější než působený silniční vs. dálniční variantou „43", je při existenci obchvatu města dopravním značením regulovat, která vozidla mohou si zkrátit svoji trasu průjezdem středu města a která musí zůstat na páteřních komunikacích tedy v rámci tohoto setrvání na páteřní komunikaci zde použít obchvat města. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS

nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 35 není vypořádáním.

97. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Varianty, které nejvíce respektují založený radiální systém urbanistické struktury brněnské aglomerace, v sobě obsahují tzv. bystrckou stopu. Ta směřuje z Brna na sever a odlehčuje přetížený koridor tzv. Svitavské radiály (silnice I/43) a osu směřující z Brna na západ (směrem na Prahu) — koridor tzv. Pražské radiály (směrem k MÚK Brno-západ na dálnici D1)"*. Tato argumentace je zcela absurdní, protože radiální systém v rámci Brna nemá nic společného s tím, kde má být lokalizován obchvat města Brna pro vyvedení tranzitní dopravy z Brna. Tento obchvat musí být lokalizován tak daleko od obytných zón města, aby tranzitní doprava nevyvolávala kumulativní negativní vlivy na obytnou zónu. Současně musí být tak daleko, aby nebyla poškozena celobrněnská rekreační oblast Brněnské přehrady a aby z hlediska územního plánování měla Brněnská aglomerace rozvojové aspoň na 30 let. Jediná taková trasa je pak v Boskovické brázdě. Navíc je nepravdivé, že radiála tvořená ulicí Kníničská je také funkčním přivaděčem k D43. Toto je. doloženo níže přiloženou tabulkou ze ZÚR JMK z roku 2011 a navíc lze doložit vyjádření ŘSD zaslané městu Brnu k pořizování nového územního plánu, kde ŘSD správně konstatuje, že ulice Kníničská není přivaděčem k D43, ale že tímto přivaděčem je dnešní „express-trasa", současná I/43 ve směru Řečkovice — Česká. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Napojení Brna přes MÚK Bystrc je nefunkční – doložil to i dopravní model ze ZÚR 2011

Dopravní účinnost jednotlivých variant R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) - Kuřim
(výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)

Varianta R43	Úsek R43-1						
	R43 (Čebín-D1)	I/43- ul. Sportovní x VMO	Brno, ul. Hradecká	VMO – ul. Hradecká – Vídeňská	I/23 Pisárecký tunel	I/52 ul. Vídeňská	**ul. Kníničská x VMO**
Varianta „Bystrcká" (D1-A)	27,2 – 31,9	51,9	22,4	54,8 – 25,0	31,7	62,0	**27,9**
Varianta „Boskovická" (D1-B)	12,8 – 16,2	57,6	27,8	59,1 – 30,1	31,8	63,4	**27,9**
Varianta „Optimalizovaná MŽP" (D1-C)	14,8 – 16,0	58,4	32,2	61,1 – 33,3	31,0	67,5	**26,0**
bez R43	-	*60,2*	*32,9*	*58,7 – 34,2*	*33,6*	*66,8*	**27,3**

Argumentace Ministerstva dopravy ve vyjádření ke konceptu nového územního plánu města Brna, že *„Podle ŘSD ČR bude plnit funkci „přivaděče" k R 43 stávající silnice I/43 (tzv. expres trasa), která je v úseku Česká – Brno již vybudována jako místní rychlostní silnice. Tato stávající silnice I/43 plní funkci přivaděče, neboť je přirozeným pokračováním silničního tahu silnice I/43 z Pardubického kraje až do Brna. ..."* je zcela v shodě s dopravní analýzou v autorizované studii Ing. Strnada (2011).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

98. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Velký jižní obchvat (VJO), tj. spojení dálnice Dl (nová MÚK Ostrovačice) a dálnice D52 (MÚK Ledce) a dále dálnice D2 (MÚK Blučina) až dálnice Dl východně od Brna, nerozvíjí radiální dopravně-urbanistický systém brněnské aglomerace".* Tato argumentace je zcela absurdní, protože radiální systém msta Brna samozřejmě nemůže mít nic společného s tzv. velkým jižním obchvatem, když jeho západní napojení na Dl je u Rosic a jeho východní napojení na D1 je u Rousínova. Na druhé straně studie neodpovídá na otázku jak do budoucna odvést mimo Brno maximum tranzitní dopravy ve směru západ — východ. Toto by bylo možné do značné míry pochopit, pokud by pro odvedení této tranzitní dopravy studie navrhla jiné řešení ještě dále od Brna. Studie však v tomto aspektu zcela selhala. Přitom existuje řešení, které kraj dobře zná, a to je odvedení dálkové tranzitní dopravy pro směr západ — jih na kapacitní silnici S8 Jihlava — Znojmo (-Vídeň) a odvedení dálkové tranzitní dopravy pro směr východ — jih na dálnici D55 Přerov-Břeclav. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

99. Na str. C-154 je uveden závěr: *„Absolutní prioritou pro možnost udržitelného rozvoje území, resp. udržení fungování města Brna a aglomerace"* je MÚK Moravanská s řešením obchvatu Modřic. Tato argumentace není ničím doložena. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK, Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

100. Ve studii zcela schází racionální řešení pro tranzitní dopravu existující vzhledem k MČ Brno-Kníničky a k části MČ Bystrc (oblast Bystrc-Zámostí). Zpracovateli je známa vyhledaná trasa přeložky krajské silnice III/3864 v úseku od křižovatky II/384 x III/3864 po nově navrhovanou okružní křižovatku na silnici III/3864 severně od MČ Kníničky, avšak zpracovatel studie opomenul tuto přeložku silnice III/3846 samostatně zahrnout do potřebných doplnění ZÚR JMK. Odkaz na *„Absolutní prioritou pro možnost udržitelného rozvoje území, resp. udržení fungování města Brna a aglomerace"* na str. C-154, kde je uvedena na seznamu i MÚK OBI (správněji MÚK u UNIHOBBY), je neúplný bez navazující přeložky krajské silnice III/3864 . Tato přeložka musí tedy být doplněna do předmětného seznamu priorit. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Je absurdní, když pořizovatel trvá na vytvoření obchvatu městské části dálnicí D43 nebo silnicí pro motorová vozidla I/43 v situaci, kdy existuje logické a levné řešení, a to vyprojektovaná přeložka komunikace 111/3846 tvořící plnohodnotný obchvat MČ Kníničky a obytné oblasti Brno-Zámostí.

Trváme na řádném vypořádání.

101. Hodnocení variant nelze provádět pouze z dopravního hlediska nebo urbanistického hlediska, nicméně dílčí hodnocení je žádoucí. V obou těchto hodnoceních musí však být nejprve aplikována vylučovací kritéria, mezi která nepochybně patří požadavek na nezavlékání tranzitní dopravy do urbanizovaných částí města Brna Srozumitelné a logické dílčí hodnocení pro dopravní hledisko

absentuje. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že *„V rámci 1. etapy prací na ÚS JMK byly všechny předložené varianty vyhodnoceny jako realizovatelné i s ohledem na stanovené hygienické limity prostředí."* Toto není nikde prokázáno. Jak je doloženo jinými připomínkami, akustická a rozptylová studie jako součást ÚS jsou tak vadné, že jsou pro AZÚR nepoužitelné.

Připomínka 101a:

Když pořizovatel uvádí, že *„V rámci 1. etapy prací na ÚS JMK byly všechny předložené varianty vyhodnoceny jako realizovatelné"* proč zde nebyla zahrnuta varianta Optimalizovaná a proč až v 11/2019 (po mnoha urgencích na jednání s představiteli samospráv a po písemných požadavcích obcí a spolků) bylo sděleno dopisem náměstka hejtmana Malečka, že varianta Optimalizovaná ve verzi z roku 2016, kterou pořizovatel prokazatelně vlastnil, tedy v rozporu s výše uvedeným tvrzením pořizovatele byla vyhodnocena jako nerealizovatelná?

102. Závěry z hlediska „dopravně-urbanistického" prezentované na str. C-155 jsou zcela absurdní, už jen proto, že je zde vyloučena jakákoliv možnost vyvedení tranzitní dopravy z celého města Brna a všechny doporučené varianty jsou variantami se zavlečením tranzitní dopravy do Brna. To je v rozporu nejen s Dopravní politikou ČR, se standardními dopravními řešeními pro tranzitní dopravu (obchvaty, okruhy) a také se zdravým rozumem. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 4 není vypořádáním.

Postup se pořizovatel uchýlil k tomu, aby věcnou připomínku vyhodnotil tvrzením „Jde o názor podatele", pak je to postup nesprávný. Takto se připomínky orgánem územního plánování vyhodnocovat nemohou, i když podatel námitky poukazuje na zásadní pochybení dotyčného orgánů, což se mu může jakkoliv nelíbit.

Územně plánovací navržení dopravních koridorů pro druhé největší město ČR tak, že každé vozidlo tranzitní dopravy, každý kamion, musí projekt přes jednu nebo dokonce několik městských částí, je nepochybně naprosto zásadní chybou.

103. Na str. C-155 je pro variantu D.1 uvedeno *„Varianta D.1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim". Formulace „maximálně pozitivní dopravní účinnost **na** město Brno"* je nesmyslná i gramaticky. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Tvrzení pořizovatele „Princip hodnocení dopravní účinnosti je popsán v C 2.1.1. ÚS. Je možné, že laikovi připadá nejasný a vede ho k mylným závěrům, uvedeným v podání" nelze pokládat za vypořádání připomínky.

Pořizovatel dokonce ani neuvedl, v čem spatřuje mylný závěr podatele.

Pokud se pořizovatel pokouší označovat podatele za snad nedovzdělaného laika, pak toto není způsob vypořádávání připomínek.

104. Na str. C-155 je pro variantu D1 uvedeno *„Varianta D. 1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim"*. Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je *„dopravní účinnost"* a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost"*. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

105. Na str. C-155 je pro variantu D.1 uvedeno *„Varianta D. 1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim"*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Kníničky, tím výhodnější je předmětná varianta Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Kníničky. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

106. Na str. C-155 je pro variantu D.1 uvedeno *„Varianta D. 1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim"*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes jižní část Kuřimi před okny nové výstavby v obytné lokalitě Díly za Sv, Jánem, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Díly za sv. Jánem. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

107. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu).*" Formulace *„maximálně pozitivní dopravní účinnost **na** město Brno"* je nesmyslná i gramaticky. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

108. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro*

oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)". Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je *„dopravní účinnost"* a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost"* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

109. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)"*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Kníničky, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Kníničky. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

110. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)*". Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes jižní část Kuřimi před okny nové výstavby v obytné lokalitě Díly za Sv. Jánem, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Díly za sv. Jánem. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

111. Na str. C-155 je pro variantu S1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)"*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Bystrc, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Bystrce. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

112. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„napojení, chování dopravního proudu"*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že „dopravní účinnost" je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Bystrc, tím výhodnější je předmětná varianta Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Bystrce. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

113. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je *„dopravní účinnost"* a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost"* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

114. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací „není doporučena pro souběh nižších účinnost". Žádný *„souběh nižších/vyšších účinností"* nebyl ve studii posuzován. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

115. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43"* na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám". Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižších účinností „43"* ***na město Brno"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

116. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D.6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh*

*nižších účinností „43" **na město Brno"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení' musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

117. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižších účinností „43" **na ... Kuřim"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

118. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižších účinností „43" **oproti jiným řešeným variantám"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

119. Výše uvedené připomínky dokládají, že autor této studie se nesprávně odborně vyjadřuje a formulace jsou založeny na nedefinované veličině (zjevně autor propadl profesnímu slangu). Takto nemůže být formulována zásadní část hodnocení ve studii. Tyto závěry jsou naprosto nepoužitelné a tím je nepoužitelná i celá studie. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

120. Na str. C-155 je varianta D.2. označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZ T v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost".* Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je „dopravní účinnost" a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost".* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

121. Na str. C-155 je varianta D.2 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D.2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZT v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„není doporučena pro souběh nižších účinnost". Žádný „souběh nižších/vyšších účinnost/'"*

nebyl ve studii posuzován. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

122. Na str. C-155 je varianta D.2 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D.2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZ T v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost".* Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižší účinnosti „43'"'.* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

123. Na str. C-155 je varianta D.2 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZT v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„nevykazuje potřebnou účinnost"*. Jaká účinnost byla „potřebná" a jaká byla pro „řešení JZT v Želešické stopě" při provádění zjištěna? Toto ve studii není nikde kvantifikováno, a proto tyto údaje požadujeme doložit. Nedoložená tvrzení dokládají nepřezkoumatelnost studie a jejích závěrů a v takovém případě je studie zmařena a vydaných 20+ milionů bylo vyplaceno neoprávněně. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

124. Na str. C-155 je varianta D.4 označena jako možná, avšak nebyla zahrnuta mezi doporučené, neb je zde uvedeno *„Rizikem je tato varianta pro západní oblasti města (Kníničky, Bystrc, Kohoutovice)"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní touto formulací. O jaké riziko se jedná pro Kníničky? O jaké riziko se jedná pro Bystrc? O jaké riziko se jedná pro Kohoutovice? Nedoložená tvrzení dokládají nepřezkoumatelnost studie a jejích závěrů a v takovém případě je studie zmařena a vydaných 20+ milionů bylo vyplaceno neoprávněně. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

125. Na str. C-155 je varianta D.5 označena jako možná, avšak nebyla zahrnuta mezi doporučené, neb je zde uvedeno *„Horší vliv na město Kuřim, a z toho vyplývající nutnost dodatečných ochranných opatření uvnitř města proti tranzitu „Tišnov — Brno'"'.* Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní touto formulací. Také spíše se zde jedná o chybný přístup k dopravnímu modelování po ve studii uváděném „odstranění odporů" komunikací. Současně také zpracovatel studie zcela opomněl, že pokud existuje obchvatová komunikace okolo města (zde severní obchvat), pak není možnost regulovat dopravy i dopravním značením. Nic takového nebylo uváženo. Studie je tedy

neúplně zpracovaná a závěry jsou činěny bez plného zhodnocení. Nedoložená tvrzení dokládají nepřezkoumatelnost studie a jejích závěrů a v takovém případě je studie zmařena a vydaných 20+ milionů bylo vyplaceno neoprávněně. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

126. Na str. C-155 jsou hodnocení variant S.2 - S.6 a S.8. Varianty S.3 — S.6 a S.8 mají hodnocení „není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam". Toto není uvedeno u hodnocení varianty S.2, kde jsou také obě trasy (bystrcká i bítýšská). Toto je rozpor v hodnocení. Jak je možné, že varianty S.3 — S.6 a S.8 jsou za těchto podmínek hodnoceny jako nedoporučené a varianta S.2 jako možná? Nekonsistence hodnocení je nepřípustná a dokládá vadu studie, Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

127. Na str. C-155 jsou hodnocení variant S.3 S.6, S.8. Všechny tyto varianty mají hodnocení *„není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*. Toto tvrzení je formulováno tak, že muselo být zjevné od samého začátku. Proč tedy vůbec tyto varianty byly hodnoceny, když hodnocení jedné varianty bylo v základní smlouvě ohodnocenou jako výkon za 1 milion korun. Kdo posouzení takto nesmyslně jednou větou zamítnutých variant požadoval, resp. navrhoval. **Není toto zmaření až 6 milionů korun veřejných finančních prostředků** (včetně var S.2, ke které je předmětné hodnocení také přiléhavé)? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

128. Na str. C-155 jsou hodnocení variant S.2, S S.3 - S.6, S.8. Varianty S.3 S.6 a S.8 mají hodnocení *„není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*. Toto tvrzení je formulováno tak, že muselo být zjevné od samého začátku. Ze silničních variant zbyla takto pouze varianta S.1, tedy jediná varianta, a ta byla prohlášena za doporučenou. **Takto bylo zcela zbytečně vydáno až 6 milionů jen, aby se vytvořil dojem, že proběhlo hodnocení 7 silničních variant. Nelze v tomto spatřovat manipulaci, kdy do hodnocení vstupovala jako jediná, která nemá výše uvedenou na první pohled viditelnou vadu, a je to přitom varianta, z níž může benefitovat soukromý subjekt, pro který pracuje v možném střetu zájmů Ing. arch Kynčl?** Může toto zadavatel studie, OÚPSŘ vyloučit? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

129. K formulaci *„„není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*, kterou bylo minimálně 5 silničních variant, a to zcela bez vztahu k provedenému dopravnímu hodnocení ve studii zamítnuto lze namítnout, že toto poukazuje na zcela chybný přístup jak zadavatele studie, který jistě schvaloval seznam variant a doplňování tohoto seznamu, tak nesmyslnost dopravního projektování a dopravního hodnocení ve studii. Pokud se, jak to vyplývá z výše uvedené formulace, očekává prioritní výstavba průtahu Brnem přes 3 městské části, pak je zřejmé, že zadavatel, ani zpracovatel studie, nikdy neměli v úmyslu posuzovat reálné varianty pro vyvedení tranzitní dopravy z Brna, ale usilovali jen o vytvoření kouřové clony k prosazení bystrcké varianty. Celá studie se po výše uvedených připomínkách jeví pouze jako pokus vytvořit za 20+ milionů Kč veřejných finančních prostředků jen jakousi „kouřovou clonu", v rámci níž budou varianty s obchvatem Brna (nesprávně) vyloučeny, a to dokonce i na základě právně chybných argumentů o nesouladu s normami, a do nepřehledné sady rozkošatěných variant budou zahrnuty takové silniční varianty, o kterých se muselo od počátku vědět, že je zpracovatel bude chtít vyloučit na základě formulace uvedené výše. Celá studie je tedy ukázkou naprostého zmaru a ukázkou toho, jak se zde někdo pokusil vytvořit situaci, že bude úmyslně „zapomenuto" na to, co je ve vydaných ZÚR JMK z roku 2016 a co se dá po jen mírné generalizaci shrnout, že severně od Dl byly dvě varianty, a to cca 80 let stará varianta německé/bystrcké trasy a nově navržená varianta Optimalizovaná. Stačilo tedy posuzovat tyto dvě varianty a bylo možné uspořit 20+ milionů. Nicméně vzhledem k tomu, že na studii nelze kvůli jejím zásadním vadám vůbec navazovat při pořizování Aktualizace ZÚR JMK, je pak imperativem v pořizování ZÚR JMK posoudit variantu D43 dle projektu Ing. Kalčíka (verze z roku 2016, resp. po doplnění vazby s trasou dnešní I/43 v prostoru Česká — Lipůvka) a jakoukoliv jinou smysluplnou variantu D43, pokud ji OÚPSŘ bude schopno do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK formulovat 9zatím se tak nestalo).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

130. Pokud už zpracovatel nabyl dojmu, že místo dálnice navrhne obyčejnou silnici I. třídy, pak je zjevné, že studie je zmanipulovaná v tom, že dálniční varianta D.6 nemá k sobě prověřovanou variantu se stejnou trasou, ale ve verzi silniční. Tento postup zpracovatele není ani nijak odůvodněný, z čehož lze dedukovat, že zpracovatel zamítnul tuto variantu, protože se mu nehodila k tomu, aby byla prosazena triáda variant se stejným trasováním D.3, S, 1 a varianta označovaná jako „poučená". Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

131. Vyloučení varianty optimalizované ve verzi s MÚK severně od Kuřimi je dalším zásadním pochybením. Tuto variantu zpracovatel znal po celou dobu pořizování studie a evidentně záměrně ji nechtěl zahrnout mezi posuzované varianty. Je zjevné, že studie je **zmanipulovaná**. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

132. Vyloučení varianty optimalizované ve verzi s MÚK severně od Kuřimi bylo sděleno dopisem náměstka pro územní plánováni s odůvodněním, že tato varianta není v souladu s normou ČSN 73 6101. Toto odůvodnění je chybné, protože kromě ČSN 73 6101 se uplatní i norma ČSN 73 6102, která umožňuje navrhování křižovatek se vzdálenostmi menšími než 2 km. **To, že vyloučení předmětné varianty dle oficiálního stanoviska náměstka hejtmana odpovědného za území plánování proběhlo na základě neplatného důvodu, a tak způsobilo zmaření celé studie za 20+ milionů**. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

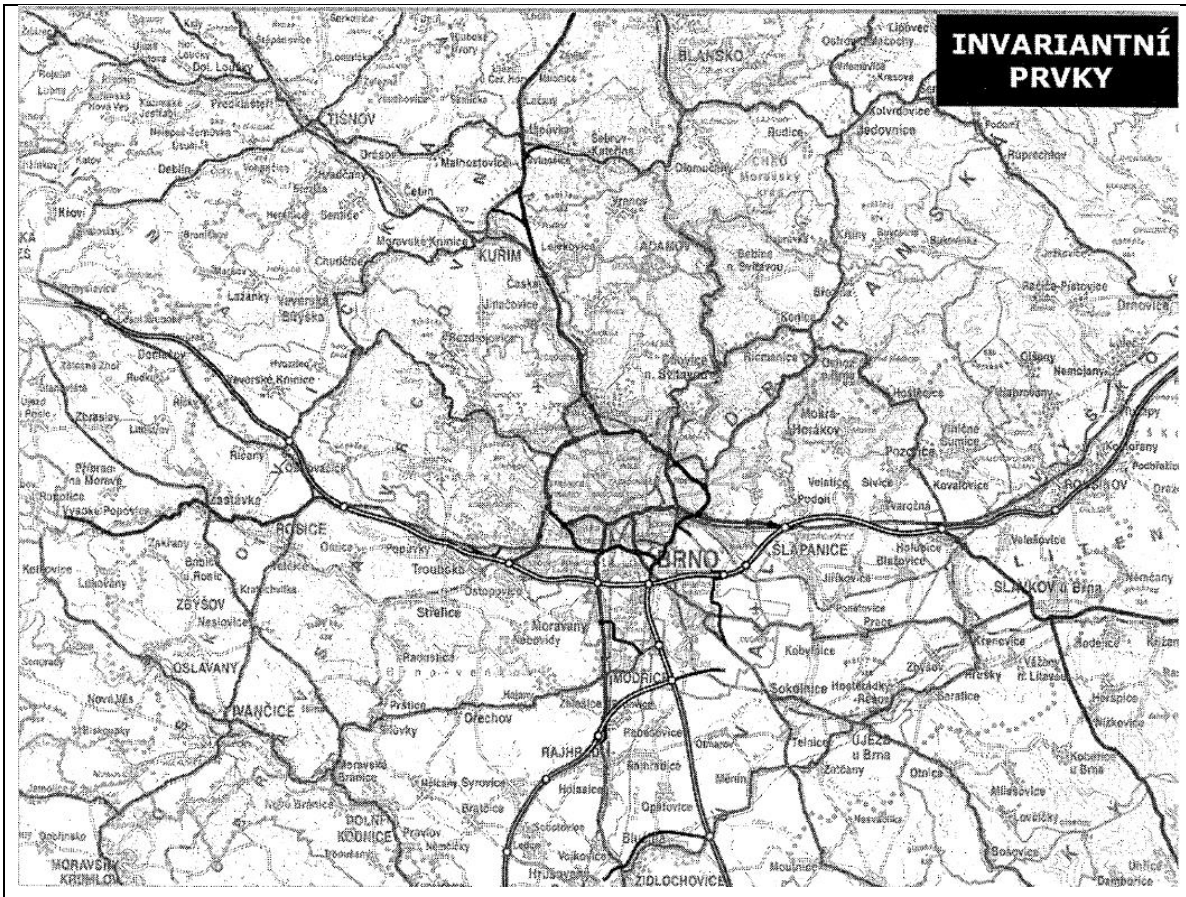
Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 35 není vypořádáním.

133. Vyloučení varianty optimalizované ve verzi s MÚK severně od Kuřimi bylo sděleno dopisem náměstka pro územní plánováni s odůvodněním, že tato varianta není v souladu s normou ČSN 73 6101. Toto odůvodnění je chybné, protože kromě ČSN 73 6101 se uplatní i norma ČSN 73 6102, která umožňuje navrhování křižovatek se vzdálenostmi menšími než 2 km. **Pokud se prokáže, že studie mohla být ovlivněná střetem zájmů, ve kterém se mohl nacházet hlavní řešitel Ing. arch. Kynčl, který současně měl vztah ke krajskému úřadu a současně pracoval pro soukromý subjekt, pro který bylo výhodné výsledné doporučené řešení s jižním obchvatem Kuřimi, pak studie je zmařena jako celek a vyplacených 20+ milionů veřejných prostředků musí být vráceno zpracovatelem studie, zřejmě navíc i s úhradou škody, která tímto nezákonným způsobem vznikla.** V této připomínce se proto požaduje, aby OÚPSŘ doložil, že ke střetu zájmu nemohlo dojít a že toto OUPSŘ, který je nepochybně informován o mega-záměru Obytný soubor Kuřim-Záhoří měl dokumentárně doloženo. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

134. Studie pracuje se sadou tzv. „invariantních prvků" zobrazených na následujícím obrázku z prezentace studie 10. 12. 2019 níže. Kdo a kdy požadoval krajskou komunikaci přes oblast záměru „Obytný soubor Kuřim – Záhoří"?



Není toto také důkaz zmanipulování celé studie ve prospěch soukromého subjektu majícího zájem na realizaci tohoto mega-projektu? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

135.Studie pracuje se sadou tzv. „invariantních prvků" zobrazených na následujícím obrázku z prezentace studie 10. 12. 2019 níže. Není nikde doloženo, kdo a kdy požadoval krajskou komunikaci zde vyznačenou jako severní obchvat Modřic? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 uvedl " Pro severní obchvat Modřic je vymezena územní rezerva v platných ZÚR JMK (1016). V rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bude územní rezerva prověřena."

Jak se mohla územní rezerva stát v ÚS invariantním prvkem? To je přece na první pohled manipulace, kdy se ÚS rozhodla prosadit tento návrhový koridor bez posouzení jeho účelnosti. Požadujeme plné vypořádání připomínky.

Připomínka 135a:

Jak se mohla územní rezerva severní obchvat Modřic stát v ÚS invariantním prvkem? To je přece na první pohled manipulace, kdy se ÚS rozhodla prosadit tento návrhový koridor bez posouzení jeho účelnosti.

136. V prezentaci studie dne 10. 12. 2018 byla preferována varianta „poučená". V dopravním hodnocení, ve studii není žádná tato varianta uvedena. Kde se ve studii nachází její dopravní hodnocení?

Reakce pořizovatele, uvádějícího **v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019** jako vypořádání připomínky tvrzení „Hodnocení varianty „Poučená" bylo projektantem ÚS JMK doplněno" je přiznáním pořizovatele, že výběr varianty S. 10 vlastně řádně neproběhl, a protože bylo zjevně zjištěno, že žádná z variant posuzovaných ve studii objednatele studie z nějakého důvodu neuspokojila, tak došlo k ukázce zakázané libovůle a byla „z klobouku vytažena" varianta S. 10. Takto nelze postupovat.

Schází vypořádání části připomínky, kde se požaduje, aby pořizovatel k variantě S. 10 uvedl „Kde se ve studii nachází její dopravní hodnocení?"

Požadujeme plné vypořádání připomínky.

Připomínka 136a:

Jak se mohla územní rezerva severní obchvat Modřic stát v ÚS invariantním prvkem? To je přece na první pohled manipulace, kdy se ÚS rozhodla prosadit tento návrhový koridor bez posouzení jeho účelnosti.

Připomínka 136b:

Na základě jakého hodnocení vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo a jakých jiných konkrétních důvodů bylo přistoupeno k volbě varianty SIO již v prosinci 2018 (viz prezentace ze setkání se samosprávami z 10. 12 2()18) vybrána jako doporučená?

137. Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK je na str. 28 uvedeno: *„Prověřit variantu S. 10 „POUČENÁ" v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK."* Toto je formulace dokládající fiasko postupu s pořizováním studie za 20+ milionů, neboť nezávisle na studii se nyní navrhuje do Aktualizace zahrnout variantu, kdy zřejmé, proč by se měla stát doporučenou pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Současné zahrnování variant D.3, S, 1 a S. 10 (var. „poučená") do zadání Aktualizace ZÚR je absurdní, neboť logika vytvoření varianty „poučené" je dána na str. 28 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK a již v této Zprávě je formulováno hodnocení, že tato varianta je nejlepší. Tedy posuzování variant D.3 a S.I vedle varianty S. 10 je tedy předem vyargumentováno ve Zprávě jako zbytečné. To opět chce OIJPSŘ nechat posuzovat varianty, které jsou dopředu označeny jako horší? To vypadá na podobný doslova nesmysl se silničními variantami, kde jich bylo posuzováno 7 a pro 6 z nich následně bylo vysloveno (nebo na ně též dopadá — viz S.2) závěrečné vylučující hodnocení *„V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*, které mohlo napsáno před vydáním cca 6 milionů korun. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Obecný odkaz, že „Popis a důvody doporučení varianty „Poučená" jsou obsaženy v ÚS JMK" je zcela nespecifický. Trváme na řádném vypořádání.

Připomínka 137a:

Pořizovatel pro variantu S. 10 prezentovanou na setkání se zástupci samospráv 10. 12. 2018 bylo sděleno, že bude z ÚS doporučena varianta S.I (tzv. „Poučená"). Pořizovatel uvedl, že „Popis

a důvody doporučení varianty *„Poučená" jsou obsaženy v ÚS JMK"*. Smlouva na pořízení ÚS vypršela v roce 2018.

Proč za této situace byla zpracovatelů vyplacena další (milionová?) částka v roce 2019?

138. V části D.1 se zpracovatel studie odvolává na metodické doporučení MŽP, které zpracovala osoba, jejíž hodnocení ZÚR JMK v roce 2011 bylo Nejvyšším soudem ohodnoceno tak deficitní, že ZÚR JMK byly v roce 2012 zrušeny. Tedy toto je vydání se špatným směrem. Hodnocení touto osobou mělo stejné nedostatky, jaké má hodnocení ve studii, tj. že varianty zcela odlišné, jako je průtah a obchvat jsou bodově hodnoceny velmi podobně. Již na první pohled je to nesmysl, a chyby z roku 2011 lze doložit níže:

V kapitole A.6.1 části SEA ZÚR JMK byl popsán metodický postup hodnocení variant jednotlivých úseků koridorů dopravní a technické infrastruktury, vymezených v rámci ZÚR JMK, z hlediska vlivů na životní prostředí. Aplikovaný postup je pro zcela neprůhledný, neobjektivní a z mnoha hledisek chybný, což má – vedle výše popsaných koncepčních vad Vyhodnocení a Odůvodnění — vliv na správnost tvrzení a údajů, jež byly v roce 2011 v těchto dokumentech obsaženy, a v konečném důsledku na zákonnost obsahu ZÚR.

Podle bodu 12 kapitoly A.6.1 „Syntetické hodnocení každé varianty je dáno hodnotou (H) váženého součtu bodového hodnoty parametru (vp) a jeho váhy (VP)" a současně podle bodu 15 „Varianta s nejnižší celkovou hodnotou H je z hlediska vlivů na životní prostředí považována za nejpřijatelnější". **Zcela schází „vylučovací kritérium", jež by mělo být uplatňováno za situace, kdy by hodnocená varianta prokazatelně byla zdrojem dalšího zatížení území (znečištění ovzduší, hluku apod.) v oblastech, kde již jsou překročeny nejvyšší přípustné limity takovéto zátěže, případně je zřejmé, že by k takovémuto překročení v případě hodnocené varianty došlo. Takováto varianta by neměla být v případě zřejmého prokázání popsané situace dále hodnocena, ale měla by být označena jako nepřípustná.** Bodové hodnocení však nejenže nerespektuje tento princip, ale je naopak postaveno na nepřijatelných východiscích, která umožňují relativně příznivé hodnocení koridorů vymezených v těsné vzdálenosti obytné zástavby. Parametry „A1-1 až A1 -4" v roce 2011 použité pro bodové hodnocení, jsou plochy obytné zástavby v hektarech nacházející ve vzdálenostech do 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru. Těmto parametrům jsou přiřazeny váhy „VP", a to postupně 7, 6, 5 a 3. To je naprosto neproporcionální, neboť pokud koridor je veden ve vzdálenosti do 100 m od obytné zástavby, pak se jedná prakticky o situaci, kde je realizace takovéto varianty z důvodu nevyhnutelného překračování nejvyšších přípustných limitů hlučnosti prakticky vyloučena. Pokles z váhy 7 (pouze) na váhu 5 při vzdálenosti do 1000 m je na první pohled neproporcionálně malý. Koridor komunikace ve vzdálenosti 1000 m od obytné zástavby je (například z hlediska hlučnosti) zpravidla akceptovatelný. Tedy hodnota váhy pro vyloučené trasování do 100 m od obytné zástavby musí být výrazně větší, zatímco pro vzdálenější trasování musí být váhy výrazně menší.

Příklad variant úseku rychlostní silnice R43 Troubsko — Kuřim ze ZÚR 2011

Neobjektivitu hodnocení a porovnání jednotlivých dílčích variant lze jasně ukázat na příkladu úseku rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko(D1) — Kuřim, konkrétně na porovnání varianty *„Bystrcké"* (D1 – A) a varianty *„Optimalizované MŽP"* DI-C/J) pro tento úsek. Klíčovým parametrem z hlediska vlivu na obyvatelstvo je nepochybně vzdálenost vedení koridoru silnice od obytné zástavby. Toto je v hodnocení SEA vyjádřeno parametry A1-1 až A1 -4, které reprezentují plochy obytné zástavby v hektarech, která se nachází ve vzdálenostech do 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru.

Následující dvě tabulky obsahují údaje z Přílohy 2.2 (str. 1 a 2) části SEA pro variantu „Bystrckou" a (D1 – A) a variantu *„Optimalizovanou MŽP"* (D1 -C/J). ze ZÚR 2011

D1-A "Bystrcká"						
Parametr	Váha parametru (V_p)	**Plocha v hektarech**	Vliv	Riziko vzniku vliv	B_p	$v_p * b_p =$ **Negativních bodů**
A1-1 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 100 m od osy koridoru (v hektarech)	**7**	**8,13**	v	v	9	**63**
A1-2 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 500 m od osy koridoru (v hektarech)	**6**	**220,39**	s	v	8	**48**
A1-3 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 1000 m od osy koridoru (v hektarech)	**5**	**718,48**	s	s	5	**25**
A1-4 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 2000 m od osy koridoru (v hektarech)	**3**	**1640,37**	m	m	1	**3**

D1-C/J "Optimalizovaná MŽP"						
Parametr	Váha parametru (V_p)	**Plocha v hektarech**	Vliv	Riziko vzniku vliv	B_p	$v_p * b_p =$ **Negativních bodů**
A1-1 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 100 m od osy koridoru (v hektarech)	**7**	**0,11**	v	v	9	**63**
A1-2 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 500 m od osy koridoru (v hektarech)	**6**	**104,42**	s	v	8	**48**
A1-3 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 1000 m od osy koridoru (v hektarech)	**5**	**469,78**	s	s	5	**25**
A1-4 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 2000 m od osy koridoru (v hektarech)	**3**	**1323,19**	m	m	1	**3**

Obě varianty tedy dostaly stejné množství „negativních bodů" (viz poslední sloupec obou tabulek), což by mělo znamenat, že obě dvě varianty jsou z hlediska kritéria „dotčené obytné zástavby" ve vzdálenosti do 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru silnice „stejně dobré", resp. „stejně špatné". Tak tomu ale není, neboť tyto trasy jsou z tohoto hlediska zásadně odlišné, což dokládá sloupec „Hodnota parametru Plocha v hektarech" ve výše uvedených tabulkách (viz také mapka pro varianty „Bystrckou" a (D1 – A) a variantu *„Optimalizovanou MŽP"* (D1 – C/J) v části II., bodě 2 tohoto návrhu). Nesmyslný výsledek bodového hodnocení zde vzniká tím, že ačkoliv ve sloupci 3 obou tabulek je uvedena přesně vymezená plocha zástavby v hektarech pro jednotlivé kategorie vzdáleností, jsou následně rozdíly v takto vymezených plochách zcela ignorovány. Počet přidělených „negativních bodů" je tak například zcela shodný při hodnotě parametru A1-1 pro plochu 8,13 ha (pro variantu *„Bystrckou"*), jako při hodnotě téhož parametru pro plochu pouhých 0,11 ha (pro variantu *„Optimalizovanou MŽP"*). Totéž platí pro další parametry — „bodové hodnocení" je ve všech případech stejné, bez ohledu na velikost „zasaženého území". **Ačkoli tedy ve vztahu k nevíce zasaženému území obytné zástavby v kategorii do 100 m od osy koridoru je pro variantu „Bystrckou" dotčena plocha více než 70x větší (viz 8.13 hektarů 10.11 hektarů= 73.9), je v obou případech oběma variantám uděleno 63 negativních bodů.** [4]

[4] Plocha 0.11 ha, tj. pouhých 1100 m2 je blízká „neexistenci jevu" (viz str. 181 SEA), a tedy zde neměla být váha 7, ale váha nula. To dramaticky mění hodnocení 0 63 bodů ve prospěch varianty „Optimalizované MŽP". Pokud by se místo váhy nula použil poměr ploch 8.13 ha / 0.11 ha = 7309, pak se opět dramaticky mění hodnocení, a to o 62–63 bodů ve prospěch varianty „Optimalizované MŽP".

Pokud tedy celkové hodnocení v SEA pro tyto dvě varianty bylo podle SEA v poměru Varianta Bystrcká" -410 neativních bodů ku variantě „Optimalizované MŽP C/J" — negativních 414 bodů, pak jen opravou tohoto iediného zjevně nesmyslného dílčího hodnocení by se celkový výsledek tohoto hodnocení musel dramaticky změnit „ve prospěch" varianty „Optimalizované MŽP".

Takto by bylo možné pokračovat i pro další parametry a doložit že varianta „Optimalizovaná", která je projektována jako důsledně se vyhýbající hustě obydlené zástavbě, je jednoznačně z hlediska dopadu na obyvatelstvo výhodnější (představuje menší zátěž), než varianta „Bystrcká (německá)", jež vychází z více než 70 let starých projektů a nerespektuje současnou podobu dotčeného území, především rozvoj jeho zástavby.

Tímto příkladem bylo v roce 2011 doloženo, že zdánlivě sofistikovaně provedené „bodové hodnocení", jež bylo východiskem pro hodnocení dílčích variant v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR z roku 2011 na udržitelný rozvoj území, bylo naprosto chybné a nemohlo být v žádném případě objektivním podkladem pro závěry Vyhodnocení a následně Odůvodnění ZÚR, kterými byl odůvodňován výběr dílčích variant koridorů staveb, tvořících součást koncepce rozvoje dopravní infrastruktury JMK.

I nyní tedy musí být aplikováno hodnocení, které reálně ohodnotí jednotlivé varianty-

Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Nelze ani souhlasit se zcela nekonkrétně formulovanými důvody, proč nebylo v ÚS respektováno Metodické doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, které zveřejnilo MŽP ve Věstníku v únoru 2015.

Vzhledem k tomu, že v zadání ÚS bylo uvedeno, že „Projektant ZÚR JMK proto dospěl k závěru, že pro řešení problematiky silniční infrastruktury a pro možné rozhodnutí o výsledných variantách řešení ve vzájemných souvislostech, včetně prověření změn využití území v potřebné podrobnosti přesahující měřítko ZÚR (1 : 100 000), je nezbytné zpracovat podrobný územně plánovací podklad včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví, který bude zároveň podkladem pro

aktualizaci ZÚR JMK a vymezení stabilizovaných koridorů invariantního návrhu" bylo nepochybně nutné dodržet metodiku hodnocení dle MŽP. To, že ÚS byla pořízena v „podrobnějším" měřítku nijak nemohlo omezit možnost aplikace Metodiky MŽP. Trváme na řádném vypořádání.

Připomínka č. 138a:

V zadání ÚS pro výběrové řízení pro veřejnou zakázku je uvedeno: *„Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky, jenž je dostupný na http://www.mzp.cflcz/zpracovani_rozpty/ovych_studii_metodika. Pro zpracování rozptylové studie budou použity imisní limity vybraných znečišťujících látek a přípustné četnosti jejich překročení pro ochranu zdraví lidí a imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace uvedené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Modelování rozptylu znečišťujících látek bude provedeno pro celé zájmové území pro škodliviny, kde je to potřebné a relevantní, tedy pro znečišťující látky PMIO, PM2,5, N02, NOX, a benzen. U znečišťující látky $PM_{2,5}$ územní studie zohlední zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020"*

Jak je možné, že nebyl dodržen smluvní vztah a Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky — viz závěry v expertním hodnocení?

Jak je možné, že byla při nedodržení smlouvy provedena úhrada?

Připomínka č. 138b:

U zadání ÚS pro výběrové řízení pro veřejnou zakázku je uvedeno: *„Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky, jenž je dostupný na http://www.mzp.cz/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika. Pro zpracování rozptylové studie budou použity imisní limity vybraných znečišťujících látek a přípustné četnosti jejich překročení pro ochranu zdraví lidí a imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace uvedené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Modelování rozptylu znečišťujících látek bude provedeno pro celé zájmové území pro škodliviny, kde je to potřebné a relevantní, tedy pro znečišťující látky PM10, PM25, N02, NOX, B[a]P a benzen. U znečišťující látky PM2,5 územní studie zohlední zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020"*

Jak je možné, že nebyl dodržen smluvní vztah a Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky — viz závěry v expertním hodnocení?

Jak je možné, že byla při nedodržení smlouvy provedena úhrada?

Připomínka č. 138c:

V zadání ÚS pro výběrové řízení pro veřejnou zakázku je uvedeno: *„Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky, jenž je dostupný na http://www.mzp.cz/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika. Pro zpracování rozptylové studie budou použity imisní limity vybraných znečišťujících látek a přípustné četnosti jejich překročení pro ochranu zdraví lidí a imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace uvedené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Modelování rozptylu znečišťujících látek bude provedeno pro celé zájmové území pro škodliviny, kde je to potřebné a relevantní, tedy pro znečišťující látky PMIO, PM25, N02, NOX, B[a]P a benzen. U znečišťující látky PM2,5 územní studie zohlední zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020"*

Kde je v ÚS aplikováno zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020, kromě konstatování, že tato zrněna legislativy nastala?

Jak je možné, že byla při nedodržení smlouvy provedena úhrada?

139. Pokud i nyní vznikají hodnocení, kde se jednotlivé varianty liší jen nepatrně, pak to není vlastnostmi předmětných variant, ale naprosto nesmyslným způsobem hodnocení. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Vylučovat některé varianty a jiné naopak označovat za doporučené tak jak je to ve studii za situace, že hodnocení pro jednotlivé varianty se nijak podstatně neliší je nejen nesmyslným postupem, ale situací, kde je prostor pro velké chyby hodnocení a také prostor pro lehkou manipulaci s hodnocením. To se ve studii opět zřejmě stalo, neboť jinak by průtah městem se zavlečením cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy do obytných oblastí nemohl být vyhodnocen jako nejlepší řešení. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Nelze akceptovat vyjádření pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), když uvedl, že se „Připomínka je spekulací podatele o příčinách výsledku územní studie". Toto není vypořádání připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

140. V studii schází jednoznačné odůvodnění, jak je možné, že doporučované řešení „s nejmenším dopadem na obyvatele" je protíná téměř srostlé obce Malhostovice a Drásov (obytné domy i v blízkosti desítek metrů), když jiné trasování v téže oblasti s obchvatem Lipůvky je vedeno vzdálenosti cca 10 — 30x vetší od obydlí, a to cca 1 km od okraje Lipůvky a cca 1 km od okraje Malhostovic. Toto musí být před schválením Zprávy o uplatňování ZÚR vyjasněno vypořádáním této připomínky.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky. Tvrzení uvedená ve vypořádání jsou zcela nespecifická.

Trváme na řádném vypořádání.

141. V studii schází jednoznačné odůvodnění, jak je možné, že doporučované řešení „s nejmenším dopadem na obyvatele" preferuje jižní obchvat Kuřimi s tím, že zde má být čtyřpruhová komunikace s intenzitou dopravy cca 20 tis vozidel denně být vedena na estakádě o výšce cca 10 m přímo před okny nově dokončované čtvrti rodinných domů, zatímco severní obchvat Kuřimi je veden oblastí, kde není žádné obydlí a po převážnou část své trasy je vzhledem ke Kuřimi dokonce za kopcem Zborov nebo za rozsáhlou průmyslovou zónou. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

142. V studii schází jednoznačné odůvodnění, jak je možné, že doporučované řešení „s nejmenším dopadem na obyvatele" preferuje zavlečení dálkové tranzitní dopravy, a to včetně dopravy nákladní (tedy i kamionové), celkem v intenzitě dopravy přes 20 tis. vozidel denně, z toho téměř 5 tis vozidel těžké nákladní dopravy, po transevropském koridoru TEN-T do tří obytných městských částí Brna,

včetně městské části Brno-Bosonohy, kde je dlouhodobě nadměrná hlučnost a nadměrné znečištění ovzduší, a do rekreační oblasti Brněnské přehrady, přičemž omítnutou variantou bylo řešení s obchvatem města Brna. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

143. Hodnocení hlučnosti je ve Studii zcela nesmyslné, protože je provedeno pouze do vzdálenosti 400 m, přičemž je nesporné, že hluk se s významnou intenzitou šíří od liniového zdroje na mnohem větší vzdálenost. Dokládají to také i situace jako např. v Drásově / Malhostovicích, kde na okraji 400 m pásu jsou stále vysoké intenzity hlučnosti. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Lze odkázat na expertní posouzení akustické studie Ing. Šnajdrem, které pořizovatel již vlastní.

Trváme na řádném vypořádání.

144. Hodnocení znečištění ovzduší pracuje s naprosto chybnou metodikou pro posouzení zákonného limitu vyjádřeného četností překročení imisního limitu — 24 průměru koncentrace PMIO. Ve dnech, kdy nastává tato situace se zpravidla nedá aplikovat větrná růžice, neboť tyto časové intervaly jsou typicky charakterizované buď stavem blízkým k bezvětří nebo situací, kdy se směr větru o nízké rychlosti opakovaně mění. V prvním případě, a to zejména za inverzní situace typické pro tyto stavy, to znamená, vznikající znečištění zůstává prakticky lokalizováno do vzdálenosti stovek metrů až prvních kilometrů od zdroje, jehož emise významně ke stavu znečištění přispívají. V druhém případě sice dochází k pohybu „mraku" (tzv. plume) se znečištěním postupně různými směry, takže se často stane, že znečištění vygenerované dříve nejen není v ovzduší rozptýleno, ale vrací se nad lokalitu, kde bylo vygenerováno. Toto naprosto použitá metodika nezohledňuje a hodnocení z hlediska tohoto zákonného limitu je proto zcela chybné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána. Zde uvedené vypořádání se míjí s věcným obsahem připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

145. Zpráva o uplatňování zcela opomněla, že je nutné se zabývat emisemi z mobilních zdrojů, tj. z dopravy. Toto je nutné doplnit.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se k obsahu Zpráva o uplatňování nevyjádřil. Trváme na plném vypořádání naší připomínky.

146. Podáváme připomínku, kdy odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek identifikovalo problém, že „***Zpracovatelé Územní studie v dokumentu neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech***

objektů atd.), parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

147. V úvodu ÚS *„A. Úvod" v podkapitole „A,5. PRINCIPY ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE"* se mimo jiné uvádí: *„Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě, které jsou východiskem pro další hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti."*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí."***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

148. V úvodu ÚS *„A. Úvod" v podkapitole „A.5. PRINCIPY ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE"* se mimo jiné uvádí: *„Při ručním sčítání dopravy se do této kategorie řadí dodávková vozidla s prostorem pro přepravu osob. Vozidla s ložnou plochou pro náklad se dávají do kategorie LN."*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Pro výpočet šíření hluku je v Hlukové studii použita francouzská výpočtová metodika NMPB-Routes-96, která používá členění dopravního proudu do dvou kategorií vozidel. Vozidla do 3,5 tuny a vozidla nad 3,5 tuny. Způsob využití vozidla (tj. zda převáží pasažéry nebo náklad), tak jak s ním „operuje" Zpracovatel Hlukové studie, metodika nesleduje. Do kategorie „LV" tedy vozidel do 3,5 tuny, měla být přiřazena všechna vozidla „LN – lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5t) bez přívěsů i s přívěsy."***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

149. V ÚS v *„PŘÍLOZE A.2 MODELOVÁNÍ ZATÍŽENÍ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ – METODIKA A POSTUP" v podkapitole „A.2.1. STANOVENÍ ZA TÍŽENÍ VÝHLEDOVÉ SÍTĚ V NULOVÉM STAVU 00-2020*" se mimo jiné uvádí: *„Vzhledem k a k předpokládanému víceméně rovnoměrnému vývoji na území JMK mezi lety 2016 a 2020 byl stanoven jednotný koeficient navýšení jednotlivých mezivjezdových vztahů. U kategorie LV se uvažovalo zvýšení 0 9 % a kategorie TV 0 9,4 %. V rámci města Brna se u vnitřní dopravy předpokládal minimální rozvoj v hodnotě 2 % u obou kategorií vozidel."*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„TP 225 (Stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy podle TP 225, III. vydání) pro přepočet intenzit dopravy mezi roky 2016 a 2020 uvádí pro Jihomoravský kraj následující přepočtové koeficienty:***

Kategorie	OA	LN	TN
III	1,09	1,13	1,05
II	1,08	1,12	1,05
I	1,09	1,13	1,05

D	**1,08**	**1,11**	**1,05**

Tedy nárůst celoročně průměrných denních intenzit dopravy u LV a TV uvedený ve výše citované podkapitole neodpovídá nárůstu stanovenému dle TP 225 (bez ohledu na deklaraci jeho použití). Zpracovatelé navíc nezohledňují při přípravě dopravně technických podkladů kategorii komunikace.

Zpracovatelé neuvádějí, na základě jakých podkladů byl stanoven rozvoj intenzity dopravy v rámci města Brna na 2% u obou kategorií vozidel".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

150. V ÚS v *„PŘÍLOZE A.2 MODELOVÁNÍ ZA TÍŽENÍ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ – METODIKA A POSTUP" je v podkapitole „A.2.2. STANOVENÍ ZATÍŽENÍ VÝHLEDOVÉ SÍTĚ V NULOVÉM STA VU 00-2035"* se mimo jiné uvádí: ***„Při uplatnění tohoto způsobu individuálního navýšení jednotlivých zón dopravního modelu (cca 950) došlo ke zvýšení celkového počtu mezivjezdových vztahů proti roku 2016 0 25 % u kategorie LV a téměř 27 % u kategorie TV. U vnitřní dopravy města Brna je celkové navýšení mezioblastních vztahů nižší (10 % u LV a cca 6 % u TV).***"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„TP 225 (Stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy podle TP 225, III. vydání) pro přepočet intenzit dopravy mezi roky 2016 a 2035 uvádí pro Jihomoravský kraj následující přepočtové koeficienty***:

Kategorie	OA	LN	TN
III	**1,28**	**1,43**	**1,18**
II	**1,26**	**1,42**	**1,17**
I	**1,29**	**1,45**	**1,20**
D	**1,27**	**1,43**	**1,20**

Tedy nárůst celoročně průměrných denních intenzit dopravy u LV a TV uvedený ve výše citované podkapitole neodpovídá nárůstu stanovenému dle TP 225 (bez ohledu na deklaraci jeho použití).

Zpracovatelé navíc nezohledňují při přípravě dopravně technických podkladů kategorii komunikace.

Zpracovatelé neuvádějí, na základě jakých podkladů byly stanoveny rozvoje intenzity dopravy v rámci města Brna na 10 % u LV a cca 6 % u TV"."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

151. V ÚS v *„PŘÍLOZE E. 1 HLUKOVÁ STUDIE" v kapitole „2.7 Modelování hlukové zátěže dopravy"* se mimo jiné uvádí: *„Intenzity celkové dopravy během 24 hodin byly přepočteny mezi denní a noční dobu. Doprava během denní doby tvoří 96 % veškeré 24hodinové dopravy a na noční dopravu připadají zbývající 4 %"* v „PŘÍLOZE E. 1 HLUKOVÁ STUDIE DODATEK" v kapitole *„2.7 Modelování hlukové zátěže dopravy}' se výše uvedené sdělení mění na „Výpočty hlukové zátěže byly vytvořeny pro denní (od 6:00 do 22:00) i noční dobu (od 22:00 do 6:00). Stávající intenzity denního a nočního provozu dopravy byly převzaty z ročních denních průměrů sčítání ŘSD pro jednotlivé úseky. Přičemž denní doba (od 6:00 do 18:00) v sobě zahrnuje i večerní (od 18:00 do 22:00) — tedy je uvažována v době od 6:00 do 22:00. Pro nesčítané úseky silničních komunikací III. tříd tvořila doprava během denní doby 96 % veškeré 24hodinové dopravy a na noční dopravu připadala zbývající 4 %. Obdobné*

rozdělení na denní a noční dobu bylo provedeno i u výhledových variant včetně doplňkové varianty S. 10".

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Dělení dopravního proudu na denní a noční dobu, tak jak bylo použito v Hlukové studii, nevychází ze žádných citovaných podkladů. Sdělení v DODATKU Hlukové studie, o užití 4% podílu noční dopravy na nesčítané úseky silničních komunikací III. ukazuje na nejednotnost postupu při výběru preferované silniční varianta a jejím hodnocení.***

Rozdíl úrovně hluku v blízkosti dálnic a některých silnic s vyššími intenzitami dopravy mezi denní a noční dobou cca -10 dB neodpovídá realitě.

Pro odhad poměru hluku z dopravy v denní a noční době je možné použít buď dokument „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" [redacted] nebo dokument TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. Vydání)". Proto je vysoce pravděpodobné, že podíl intenzity noční dopravy byl ve všech modelech výrazně podhodnocen.

Zpracovatel Hlukové studie by se vyhnul spekulacím ohledně použitých podílů dopravy v noční době, kdyby kromě kartogramů intenzity dopravy za 24 hodin uvedl i tabulky s modelovanými hodinovými intenzitami dopravy v denní a noční době".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

152. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.1, METODIKA ZPRACOVÁNÍ A HODNOCENÍ" v podkapitole „E.2.1.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Výpočtové hodnocení hlukové zátěže venkovního prostoru sledovaného území vychází z doporučených teoretických akustických vztahů pro šíření zvuku ze shora definovaných stacionárních (technických) zdrojů hluku záměru, na jejichž základech pracuje použitý výpočtový program Predictor-LimA 7510, verze 9.11 a jehož výpočtový algoritmus koresponduje s doporučenou metodikou NMPB-Routes-96 (Směrnice EP 2002/49/ES) pro silniční dopravu a normou ISO 9613-2 pro průmyslový hluk, zohledňuje klimatické podmínky, konfiguraci i vlastnosti povrchu terénu a další možné ovlivňující podmínky.*

V dodatku Územní studie je ve stejném místě následující upravené sdělení:

Hluková studie byla zpracována doporučenou metodikou NMPB-Routes-96 (Směrnice EP 2002/49/ES) pro silniční dopravu a normou ISO 9613-2 pro průmyslový hluk, zohledňuje klimatické podmínky, konfiguraci i vlastnosti povrchu terénu a další možné ovlivňující podmínky"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„V celé Hlukové studii nikde není uvedeno, jaké klimatické podmínky a jaký podíl podmínek příznivých pro šíření hluku k neutrálním podmínkám byl ve výpočtech v denní a noční době použit. Přičemž tento poměr výrazně ovlivňuje výstupy výpočtu provedené výpočtovou metodikou NMPB-Routes-96 (a to především ve větších vzdálenostech od dominantních zdrojů hluku a rovněž i v noční době)."***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

153. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.1. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A HODNOCENÍ" v podkapitole „E.2.1.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB. Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu*

protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace, příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo odečítat)"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z výše uvedeného textu vyplývá, že Zpracovatel má o procesu stanovení nejistoty výpočtu šíření hluku pouze povrchní povědomí. Zpracovatel neuvádí, jak dospěl k přesnosti vlastního výpočtu „do rozdílu 0,2 dB" a co tímto sdělením míní. Dále Zpracovatel neuvádí, jakým způsobem (jakým mechanismem) byla „příslušná nejistota již uplatněna (zahrnuta) " v procesu predikce šíření hluku či jeho vyhodnocení (tak jak vyplývá z výše citovaného textu).***

Obecně platí, že s nejistotami výpočtů se v rámci hodnocení predikované úrovně hluku nikterak nepracuje (nejistoty se zohledňují pouze při vyhodnocení hluku v procesu jeho měření)."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

154. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.1. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A HODNOCENÍ" v podkapitole „E.2.1.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Do výpočtového modelu sledovaného území byly jako vstupní data zadávány intenzity dopravy silničních vozidel a maximální rychlosti daných úseků, stávající protihluková opatření v území, výškopis a stavební objekty".*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Zpracovatel v Hlukové studii neuvádí, co je míněno pojmem „maximální rychlosti daných úseků". Nikde z textu Hlukové studie nevyplývá, zda se jedná o maximální povolenou rychlost v daném úseku komunikace, projektovou rychlost dané třídy komunikace nebo průměrnou rychlost dopravního proudu úseku komunikace stanovenou podle doporučení dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" [redacted] který uvádí jako podklad ke zpracování Hlukové studie. Modelovaná rychlost dopravního proudu výrazně ovlivňuje modelované emise hluku ze silniční dopravy, a tudíž i úroveň vypočítaného hluku z automobilové dopravy.***

Pro Územní studii byly připraveny dopravně inženýrské podklady formou kartogramů s počty vozidel za 24 hodin pro jednotlivé modelované dopravní varianty. Hluková studie však nezohledňuje „kartogramy rychlosti", které jsou vstupním parametrem sestavených dopravních modelů. Poskytovatel dopravních modelů mohl poskytnout i data o modelované rychlosti dopravního proudu, která mohl Zpracovatel Hlukové studie ve svých modelech zohlednit."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

155. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E-2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Zdrojem podkladů k zadání polohopisu a výškopisu byl použit ZABAGED® a mapové podklady zveřejněné na Portálu veřejné správy (Cenia) a Geoportálu Českého úřadu zeměměřického a katastrálního.*

Do výpočtového modelu softwaru Lim A vstupovala tato data: Dopravní síť dané varianty včetně tunelů; protihlukové stěny; výškopis; budovy".

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z textu vyplývá, že další „objekty" (ve výpočtovém software se prvkům definujícím výpočtový model říká objekty)***

definující vlastnosti prostředí a parametry výpočtu, jako například mostní konstrukce a jejich portály, akustické vlastnosti povrchu terénu apod., nebyly zadávány.

Obecně platí, že tyto parametry významně ovlivňují vypočítané úrovně hladin akustického tlaku. Některé jen lokálně (například mostní konstrukce, portály mostů aj.) a některé globálně (například akustická pohltivost povrchu terénu apod.).”

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

156. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE” v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU” v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie” se mimo jiné uvádí: *„Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace. Tato vzdálenost je dostatečná pro posouzení vlivu stávajících i nových komunikací ve vztahu k ekvivalentním hladinám akustického tlaku 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu”.*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: „***Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace” má rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.***

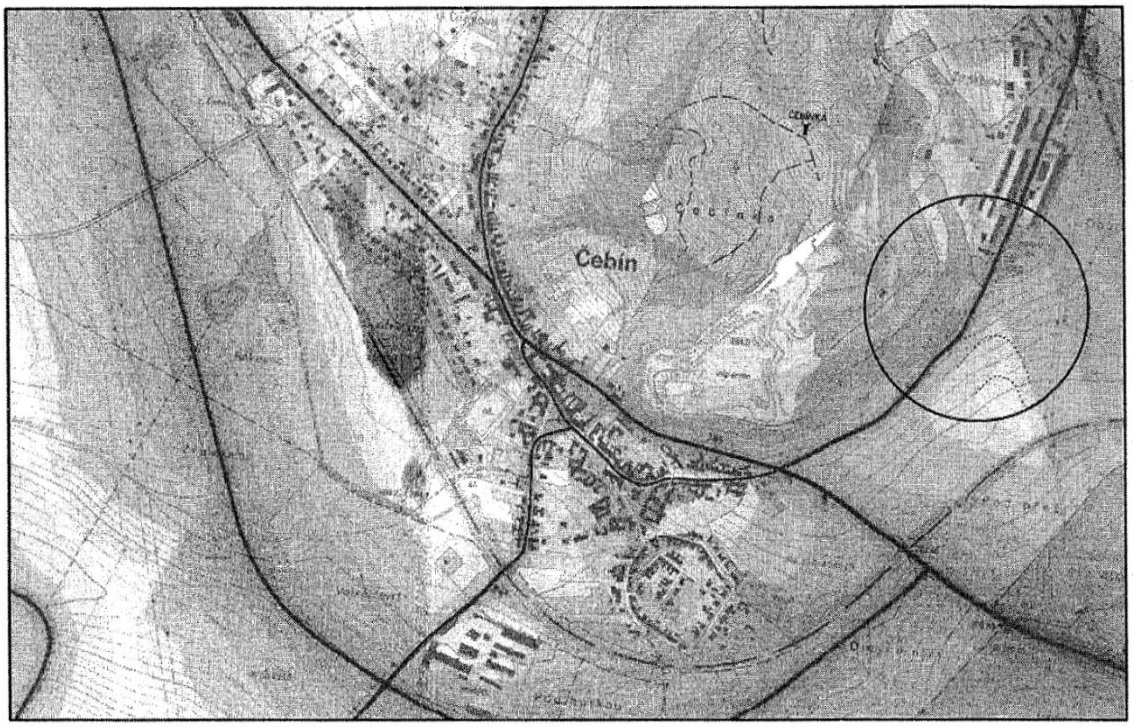
Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu Lim A.

Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu” (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius” ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius” udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá.

Použití nastavení parametru „Fetching radius” k omezení rozsahu výpočtu ve výpočtovém modulu programu LimA, tedy nepoužití k omezení rozsahu výpočtu pomocí definice výpočtové oblasti s parametrem „Fetching radius” nastaveným na výrazně vyšší vzdálenost (obvyklé „defaultní” nastavení software LimA je „Fetching radius” roven 1200 m) dokazují všechny publikovaná hluková pásma vypočítaných variant.

Například v následujícím obrázku lokality obce Čebín je jednoznačně viditelné, že kumulativní účinek akustické energie modelované dopravní varianty SIO (respektive hluku šířícího se do jejího okolí) se stávajícím hlukem z provozu po komunikaci silnice III. třídy číslo 38529 nenastává (viz oblast označená červeným kroužkem a čárkovanou fialovou barvou vyznačené očekávané průběhy isofon se zohledněním kumulativního účinku obou zdrojů hluku, tedy SIO a silnice 38529). Dopad hluku obou dopravních zdrojů hluku je na hranici 400 m vykreslen tak, jako by druhý zdroj nebyl v provozu. Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.

Varianta aktivní - S10



Především při hodnocení nových dopravních variant vedených v blízkosti či napříč stávající dopravní sítě je dostatečně velký „Fetching radius" velmi důležitým faktorem kvality zhodnocení dopadu hluku těchto variant na hlukovou situaci hodnocených území,

Zpracovatel studie nikde v dokumentu neuvádí, do jaké vzdálenosti od komunikací byl sestaven model polohopisu a výškopisu. Jedním parametrem modeluje rozsah výpočtové oblasti (tedy oblast, ve které jsou vypočítána data o hlukové zátěži) a druhým je rozsah v modelu zohledněného území. Ten hraje velikou úlohu především v místech, kde hlukovou situaci ovlivňuje více liniových zdrojů hluku (v podobě kumulativního účinku těchto zdrojů hluku)."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

157. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: „Protihlukové stěny Při modelaci hlukové zátěže byly uvažovány pouze stávající protihlukové stěny.

...

Při výpočtu variant dálniční a silniční sítě nebyla uvažována žádná nová protihluková opatření z důvodu rovných podmínek modelace jednotlivých verzí dopravního modelu. Tento fakt dopomohl zajistit rovnost variant ve výpočtové fázi. Pro modelové hodnocení postoupivších variant je již uvažováno s modelováním a navrhováním konkrétních technických opatření u jednotlivých obcí a solitérní zástavby, které zajistí splnění požadovaných parametrů hlukové zátěže".

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v Hlukové studii). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření).***

Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).

Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

158. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Výškopis Výškopis výrazně ovlivňuje podmínky šíření hluku v oblasti a je považován za jeden z hlavních faktorů při výpočtech hlukové zátěže. Ve výpočtech bylo využito hlavních, zesílených a doplňkových vrstevnic Základní mapy České republiky 1: 10 000. Tyto vrstevnice jsou vytvářeny v kroku 1, 2 a 5 metrů. Při těchto parametrech je zajištěna vysoká přesnost modelu terénu a potažmo i celé modelace šíření hlukové zátěže"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výškopis systému ZABAGED® Základní mapy České republiky 1:10000, konkrétně vrstvy „VrstevniceHlavni_vychod.shp", „VrstevniceZesilena.shp" a „VrstevniceDoplnkova.shp", obsahují vrstevnice v krocích 5 m (vrstevniceZesilena.shp"), 2 m VrstevniceHlavni_vychod.shp") a lokálně 1 m a 0,5 m („VrstevniceDoplnkova.shp"). Tyto vrstevnice však zahrnují výhradně území důsledně se vyhýbající zářezům a náspům podél liniových staveb. U některých liniových staveb je možné výškopis doplnit daty obsaženými ve vrstvách „DolniHrana.shp", „HorniHrana.shp", „KorunaZelTelesa.shp", „BodMrizky.shp" a „Profil.shp".***

Vysoké zpřesnění případných náspů a zářezu u stávajících liniových staveb lze dosáhnout při využití dat z DMR5G (ZABAGED® digitální model reliéfu 5. generace), který využívá výstupy z laserového skenování povrchu zemně v trojúhelníkové síti bodů zohledňující terénní zlomy. Zpracovatel dokumentace dle podkapitoly „E.2.2.1. Hluková studie" využíval DMR5G spolu s DMP1G (ZABAGED® digitální model povrchu 1. generace) pro stanovení výšek objektů. Není proto pochopitelné proč, když dataDMR5G měl Zpracovatel k dispozici, je nevyužil pro doplnění výškopisu systému ZABAGED® o zářezy a náspy v okolí stávajících liniových staveb"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

159. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Stávající úseky komunikací byly zasazeny do terénu tak, aby odpovídaly skutečnosti. Byly zohledněny zářezy, náspy silnic i železnic a mostní konstrukce. Nové úseky silnic, které nenesly informaci o přítomnosti mostu a u kterých nebylo známo, zda jsou vedeny v zářezu či na náspu, byly modelovány v niveletě terénu. Části úseku obsahující atribut mostu byly vyvýšeny na úroveň mostní konstrukce"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: **„V Hlukové studii je pouze jediný obrázek ukazující 3D náhled na sestavený model hlukové situace, a to v okolí obce Čebín, tj. „Obr. E1 Příklad 3D modelu zájmového území — lokalita Čebín obchvat". Z obrázků**

vyplývá, že mostní konstrukce přechodu silnice II. třídy číslo 385 nad železniční tratí a silnice III. třídy číslo 38529 pod tělesem železniční trati nejsou zadány. U silnice číslo 38529 tomu odpovídají i prezentované mapy hlukových pásem vypočítaných v lokalitě Čebín.

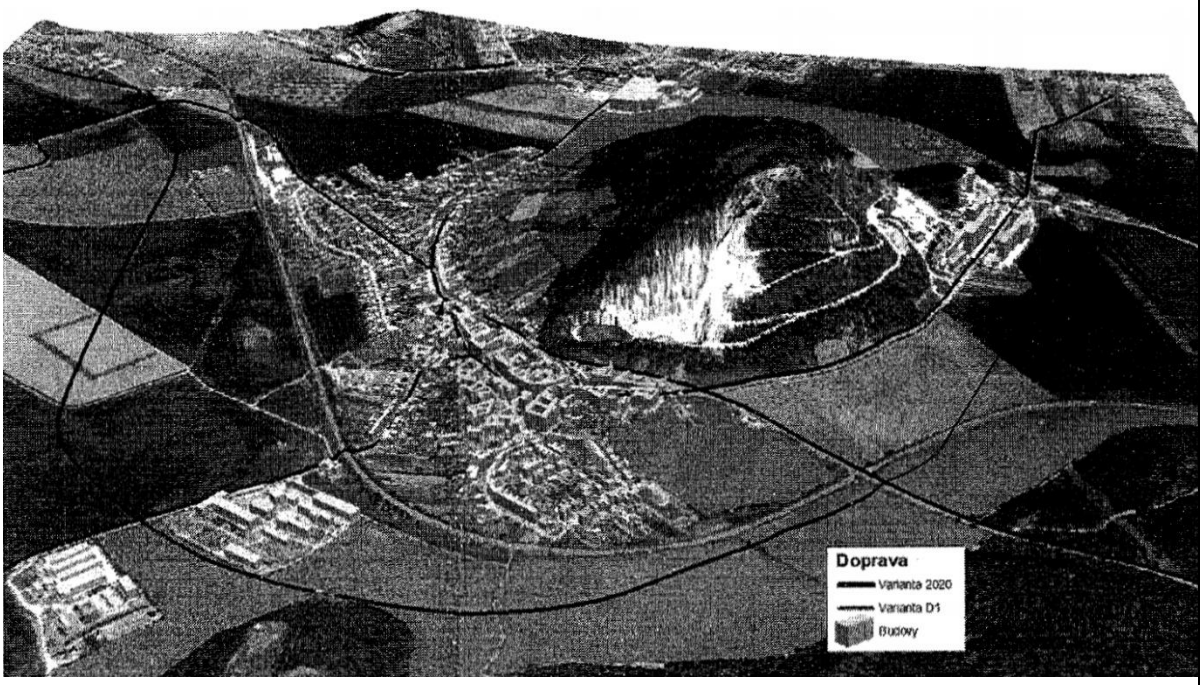
Nezohlednění projektované (či očekávatelné) nivelety nových úseků komunikací vede k lokálnímu výraznému podhodnocení nebo nadhodnocení vypočítané hlukové zátěže hlukem z automobilového provozu na těchto komunikacích. Zpracovatel v dokumentaci neuvádí, do jaké míry byl v rámci poskytnutých podkladů k jednotlivým záměrům známy jejich projektované výškové profily, a to bez ohledu na citaci poskytnutých podkladů.

Každopádně programy ArcGIS i LimA, které zpracovatel Hlukové studie v rámci jejího zpracování použil, umožňují automatickou generaci očekávaného výškopisu nových liniových staveb pomocí stávajícího modelu terénu a jejich podélných řezů. Je proto nepochopitelné, proč alespoň v místech kde je jasné mimoúrovňové křížení hlavních dopravních staveb a v místech, kdy stavba prochází v okolí či intravilánem dotčených sídel, tyto postupy Zpracovatel dokumentace nevyužil"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

160. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Stávající budovy byly v řešeném území modelovány dle jejich vypočtené výšky. Ta byla získána odečtem digitálního modelu reliéfu 5 generace (zachycují výšku povrchu terénu) od digitálního modelu povrchu 1G (zaznamenávající nejvyšší bod objektů zemského povrchu). Data byla získána z databáze ČÚZK. K budovám byl navíc připojen atribut způsobu využití dané stavby. Tato informace pochází z databáze RUIAN, která však ne ve všech případech korespondovala s vytvořenou vrstvou budov. Z tohoto důvodu nebylo možné ke všem budovám automaticky přiřadit informaci způsobu využití. V konfliktních místech byl způsob využití budov ověřen na základě volně přístupné informace z katastru nemovitostí (ČÚZK).*

Obr. E1 Příklad 3D modelu zájmového území — lokalita Čebín obchvat"



Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Informace o polohopisu objektů je v systému ZABAGED® obsažena ve vrstvě „BudovaBlokBudov.shp" tato vrstva, v místech, jež pokrývá, obsahuje půdorysy samostatně stojících objektů a půdorysy bloků vedle sebe stojících objektů (bloky budov).***

Popsané stanovení výšek objektu odečtem DMR5G od DMP1G je u samostatně stojících budov možné. Jiná situace je však u bloku budov. Pokud se blok budov skládá z objektů o různých výškách, je nesprávné mu přiřadit z rozdílu DMPIG a DMR5G jedinou výšku. Protože tato výška nerespektuje jednotlivé dílčí výšky objektů bloku. Ten pak může být v krajních případech extrémně nízký nebo extrémně vysoký. Z obrázku „Obr. E1 Příklad 3D modelu zájmového území — lokalita Čebín obchvat" obce, kterou Zpracovatel Hlukové studie dobře zná, je jednoznačně patrné, že vykreslené budovy a bloky budov mají prakticky jednotné výšky.

Z obrázku například vyplývá, že rodinné domy Čebín 436 a Čebín 461 jsou modelovány s výškou cca 18 m nad terénem, přičemž oba rodinné domy jsou jednopodlažní s obytným podkrovím s výškou hřebene střechy cca kolem 7 m. Blok objektů „Čebín 17" až „Čebín 123"je modelován s výškou cca 27 m nad terénem, přičemž tento blok domů se skládá z nejvýše dvoupodlažních objektů s výškou hřebene střechy nepřesahující hodnotu cca 9 m. A například zahradní domek situovaný na zahradě rodinného domu „Čebín 436" s výškou nejvýše 2,5 m je modelovaný s výškou cca 10 m nad úrovní terénu"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

161. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.3. KALIBRAČNÍ MĚŘENÍ STÁVAJÍCÍ AKUSTICKÉ SITUACE" (v dodatku Územní studie nazvané „E.2.3. STÁVAJÍCÍ SITUACE A KALIBRACE MODELU" v podkapitole „E.2.3.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Důležitou součástí modelace hlukové zátěže v zájmovém území byla i měření stávající akustické situace dopravy (nulový stav 00-2020), která byla využita pro následnou kalibraci a zpřesnění vypočtených výsledků. Celkově bylo těchto měření provedeno 72 v denní i noční době u 36 budov plnících funkci bydlení. Měření se odehrávala nejméně po dobu jedné hodiny v chráněném venkovním prostoru staveb, přičemž by/ mikrofon umístěn 2 metry od fasády a 4 metry nad úrovní terénu. Mikrofon směřoval vždy ke zdroji hluku — dané komunikaci. Jeho parametry jsou zaneseny v tab. E3"*

Tytéž podkapitoly dodatku Územní studie uvádějí:

„Důležitou součástí modelace hlukové zátěže v zájmovém území byla i měření stávající akustické situace dopravy (nulový stav 00-2020), která byla využita pro následnou validací a zpřesnění vypočtených výsledků. Celkově bylo těchto měření provedeno 72 v denní i noční době u 36 budov plnících funkci bydlení. Měření se odehrávala nejméně po dobu jedné hodiny v chráněném venkovním prostoru staveb, přičemž umístění mikrofonu je popisováno v měřícím protokolu. Mikrofon směřoval vždy ke zdroji hluku — dané komunikaci."

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Části Územní studie obsažená v kapitole „PŘÍLOHA E. 1.1 PROTOKOL Z KALIBRAČNÍCH MĚŘENÍ HLUKOVÉ ZÁ TĚŽE" v dodatku územní studie obsažená v kapitole „PŘÍLOHA E. 1.1 PROTOKOL Z KALIBRAČNÍCH MĚŘENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DODATEK" zde nebude kvůli nesčetným faktickým, věcným i formálním chybám obsahu rozebírána Prakticky jediné sdělení, které je v Protokolu věcně správné je: Měření použité pro validaci výpočtového modelu (validační měření) není měřením ve smyslu §32a zákona č. 258/2000 Sb. a nevztahují se na něj požadavky kladené na akreditované nebo autorizované měření.***

Zpracovatel Hlukové studie zjevně není obeznámen s podstatou validace výpočtového modelu pro výpočet šíření hluku pomocí měření hluku. Validace spočívá v porovnání změřené úrovně hluku, za známých podmínek provozu hodnoceného zdroje hluku (v tomto případě se jedná především o intenzitu a skladbu dopravního proudu, jeho chování a rychlost v době měření a o další parametry, jež by mohly ovlivnit emise hluku dopravního proudy jako například vady povrchových znaků v komunikaci, vady její obrusné vrstvy, apod.), s vypočtenou úrovní hluku stanovenou modelem šíření hluku s identickými provozními podmínkami (akustickými parametry) hodnoceného zdroje hluku.

Validace slouží k ověření a případné úpravě vstupních parametrů modelu pro výpočet šíření hluku tak aby mode/ v co nejvyšší míře odpovídal hodnocené akustické situaci. Po provedení validace modelu (respektive jeho částí) se nastaví akustické parametry modelovaných zdrojů tak, aby odpovídaly hodnocenému provoznímu stavu zdroje hluku (v tomto případě hodnocené roční průměrné intenzitě dopravy modelované dopravní varianty) a provedou se výpočty pomocí validovaného výpočtového modelu. Každopádně v žádném případě se nevyužívají výstupy měření hluku ke korekcím vypočítaného hluku (respektive vypočítaných hlukových pásem) tak jak Zpracovatel Hlukové studie provedl."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

162. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Modelování hlukové zátěže dopravy bylo provedeno na vytvořeném 3D modelu celého zájmového území v softwaru LimA. Vzhledem k limitům využívaného softwaru nemohl být výpočet hlukové zátěže dané varianty proveden na celistvém území, nýbrž byla celá oblast rozdělena do menších územních celků obsahujících méně než 1 800 budov (celkově bylo těchto území 96). Pro kontinuitu výsledků byly tyto menší územní celky vytvořeny se vzájemným překryvem 200 m. Tato hodnota se ukázala jako dostačující k eliminování případných skokových hodnot hraničních výpočtů. Výpočty hlukové zátěže z automobilové dopravy ve variantě S. 10 byly shodné se způsobem výpočtu hlukové zátěže dopravy v ostatních hodnocených variantách, který je podrobně popsán v textu hlukové studie (viz kap. 2.7 přílohy E. 1 Územní studie – Modelování hlukové zátěže dopravy).*

Výpočty hlukové zátěže byly vytvořeny pro denní (od 6:00 do 22:00) i noční dobu (od 22:00 do 6:00). Stávající intenzity denního a nočního provozu dopravy byly převzaty z ročních denních průměrů sčítání ŘSD pro jednotlivé úseky. Přičemž denní doba (od 6:00 do 18:00) v sobě zahrnuje i večerní (od 18:00 do 22:00) — tedy je uvažována v době od 6:00 do 22:00. Pro nesčítané úseky silničních komunikací III. tříd tvořila doprava během denní doby 96 % veškeré 24hodinové dopravy a na noční dopravu připadala zbývající 4 %. Obdobné rozdělení na denní a noční dobu bylo provedeno i u prověřovaných variant, včetně varianty S. 10. Výpočty byly vzhledem k objemu dat provedeny do vzdálenosti 400 m od silniční komunikace. V této vzdálenosti již zpravidla nedochází k překročení stanovených limitů pro chráněný venkovní prostor staveb,

Výsledky byly ze softwaru LimA získány v podobě mračna bodů nesoucí informaci o hlukové

zátěži konkrétního místa — bodu zájmového území. Následně byly jednotlivé části těchto mračen spojeny do souvislého území pokrývající celou dopravní síť dané varianty. Celkově se pohybuje počet vytvořených bodů jedné varianty v řádu milionů. Z výpočtových bodů byly v hlukové studii vygenerovány v prostředí ArcGlS tzv. rastry. Rastry jsou grafické výstupy studií, kde každý pixel nese hodnotu koncentrace, či akustického tlaku. Tyto pixely jsou v obrázcích v pravidelné čtvercové síti a definují území o straně čtverce 5 metrů. Tyto pixely byly poté připojeny k vrstvě budov nacházející se v daném území. Pro každou budovu bylo známo její umístění výška a případně počet bytů nacházející se v budově v případě, že budova je obytná. Podle počtu bytů byl dopočítán počet obyvatel v dané budově a posléze celkové počty obyvatel v obcích, případně městských částech"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Program LimA v sobě obsahuje veškeré nástroje potřebné pro výpočet hluku rozsáhlých území (a to i při zohlednění omezení ve výpočtech přípustných počtů překážek v šíření hluku, mimo jiné tedy objektů, a zdrojů hluku daného příslušnou licencí tohoto programu), výpočtu hluku na fasádách objektů i analýzy počtu lidí či objektů zasažených hlukem.***

Program LimA počítá hluk buď ve čtvercových sítích bodů s krokem definovaným v zadání výpočtu (například 10 x 10 m) nebo v tzv. cirkulačních bodech situovaných v zadané vzdálenosti od fasád zadaných typů objektů. Poloha výpočtových bodů sítě či rozmístění cirkulačních bodů okolo fasád

je řízeno zadáním výpočtu v prostředí LimA a je pro všechny výpočty provedené se shodným zadáním vždy naprosto shodná (výpočtové body se nacházejí v identických polohách). To umožňuje mimo jiné provádět analýzu nad více výstupy jednotlivých modelů, například součet či rozdíl (aritmetický či energetický) úrovně hluku mezi dvěma variantami výpočtového modelu.

Program LimA nevytváří „mračna bodů" nýbrž přesně definovaná rozložení výpočtových bodů podle nastavení výpočtu v daném modelu. To umožňuje snadný a přesný export vypočítaných sítí bodů či cirkulačních bodů a přesný export vypočítaných hlukových pásem. Zároveň to umožňuje snadnou analýzu exportovaných dat například v systémech GIS, bez nutnosti používat prostorově vyhledávací funkce.

Programem LimA lze připravit několik typů výstupů isolinií nebo hlukových pásem (včetně generace hlukových pásem v podobě uzavřených polygonů). Proto jakékoli generování „rastrů" v prostředí ArcGIS je naprosto zbytečné, a na víc výrazně nepřesné.

Publikované grafické výstupy odvozených „rastrů" (tedy mapy hlukových pásem a rozdílové mapy) jsou zpracovány v barevném schématu (barevné legendy) prakticky významně komplikují a místy i znemožňují odečet lokální hlukové zátěže. Jednotlivá hluková pásma jsou identifikována barvami s mírnou změnou jejich odstínu (především zelené a oranžové barvy vždy se sedmi odstíny) s nekontrastními přechody mezi hlukovými pásmy. Navíc v grafických výstupech dochází k prolínání použitých barev hlukových pásem s barvami v použitých podkladových geografických mapách, což místy vede ke ztrátě možnosti určit odstín barvy hlukového pásma, a tudíž k možnosti odečíst příslušnou hlukovou zátěž.

Použité barevné schéma a jeho prolnutí s barvami podkladové mapy výrazně komplikuje a místy naprosto znemožňuje určení očekávané hlukové zátěže konkrétního bodu (nebo lokality).

Mapy s hlukovými pásmy jsou jediným výstupem Hlukové studie ukazujícím hlukové zatížení řešeného území hlukem z hodnocených dopravních variant (jinou formu výstupu Hluková studie neobsahuje). Užité barevné schéma legendy hlukových pásem vede k nemožnosti dalšího zpracování provedených výstupů výpočtů (například odhadu zátěže v konkrétní lokalitě, ověření relevantnosti uvedených dat, analýze počtu osob zasažených hlukem apod.).

V normách DIN 18005, ISO 1996-2 a v dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN) jsou uvedena doporučená barevná schémata pro vykreslování hlukových pásem v hlukových mapách. Další informace o doporučených barevných schématech je možné najít na portále www.coloringnoise.com. Zde doporučená barevná schémata jsou volena se snahou dosáhnout jednoznačné identifikovatelnosti jednotlivých hlukových pásem v grafických výstupech hlukových map"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

163. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: „*Rastry byly vytvořeny interpolační metodou kriging v kroku 5 metrů. Vzhledem k objemu dat a poměrně značné rozlohy území byly tyto výpočty velmi časově i výpočetně náročné (výpočet jednoho surového rastru trvá přibližně týden). Pro každou variantu byly výpočty provedeny pro denní i noční dobu (celkově bylo provedeno 36 výpočtů, které částečně mohly probíhat současně). Metoda kriging je považována za jednu z nejpřesnějších lineárních předpovědí střední hodnoty, přičemž výsledkem modelu není hladký povrch. Mode/ je vhodný pro využití v případě předpokladu vztahu mezi daty nejčastěji určeného vzdáleností nebo směrem, čemuž odpovídá šíření hluku ze zdrojové oblasti. Při výpočtu byla využita ordinární metoda a sférický model semivariogramu*"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem

jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Základní fyzikální vlastností zvuku je to, že jeho energie klesá exponenciálně v závislosti na vzdálenosti od zdroje hluku. Hluk se NIKDY nešíří s lineárním poklesem jeho úrovně v závislosti na vzdálenosti, proto jakákoli lineární interpolace výstupů výpočtů hluku dává lokálně nepřesné výstupy.***

V současné době není v rámci oboru GIS stanovena jednoznačná uznávaná metodika pro interpolaci hlukových dat. V odborné literatuře lze najít nesčetná porovnání interpolačních metodik na bázi krigingu a metody vážené inverzní vzdálenosti (IDW). Žádná z těchto metodik však není jednoznačně ustanovena jako ta správná. Pouze je uváděno, za jakých podmínek se blíží skutečné hodnotě hlukových dat“

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

164. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1, Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže jednotlivých dopravních modelů a reálně naměřených hodnot akustické situace se po kalibraci liší do rozmezí ±2 dB".*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Validace (v Hlukové studii užíván termín kalibrace) výpočtového modeluje proces, který upřesňuje vstupy do výpočtového modelu (a to jak vstupy popisující zdroj hluku, tak vstupy definující model šíření hluku). Zásah do výstupů výpočtů, tedy úprava výsledných rastrů pomocí kalibračních měření, který má podle Zpracovatele zohlednit „reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území" je naprosté popření principů predikce šíření hluku. Navíc tento zásah výrazně ovlivňuje interpretaci širokého území v okolí tzv. „kalibrovaného výpočtového bodu" a tudíž vede spíš k znehodnocení výstupu výpočtu, než by vedl k jeho zpřesnění"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

165. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Tímto způsobem vznikl soubor v prostředí ArcGIS, kde pro každou budovu v hodnoceném území byl znám způsob využití (obytná budova, polyfunkční budova a ostatní), dopočítán počet obyvatel a přiřazena hodnota akustických tlaků"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Informace o počtech obyvatel žijících na adresních bodech (v konkrétních objektech) jsou obsaženy ve výstupech „Sčítání lidu, domů a bytů" které v roce 2011 zpracoval Český statistický úřad.***

Databáze RÚIAN neobsahuje atributy obytná budova, polyfunkční budova a ostatní u všech objektů. Neobsahuje ani úplnou databázi počtů podlaží a počtu bytových jednotek u všech obytných objektů. Neexistuje metoda ani doporučení, jak z informace o počtu bytových jednotek v objektu stanovit počet v něm žijících obyvatel. Zpracovatel v Hlukové studii v ní neuvádí, jakým způsobem a jak byly stanoveny počty lidí žijících v jednotlivých objektech v řešených lokalitách zasažených sledovaným hlukem ze silniční dopravy. Vzhledem k tomu, že v rozporu se zadáním Územní studie nejsou počty osob zasažených hlukem v Hlukové studii zpracovány na úrovni jednotlivých sídel lze se domnívat, že Zpracovatel údaje o počtech obyvatel v jednotlivých obytných objektech buď nezpracoval, nebo nepřipravil.

V rámci vyhodnocení dopadu řešených dopravních variant je u obcí zpracováno a vyjádřeno pouze procento zastavěné plochy zasažené nižším či vyšším hlukem. Výstup analýzy počtu obyvatel

zasažených hlukem uvádí Zpracovatel až na úrovni celého řešeného území. Navíc z obsahu Hlukové studie není patrné, jak k těmto porovnávaným počtům obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu hluku, dospěl"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

166. V ÚS v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.7. ANALÝZA VÝSLEDKŮ MODELOVÁNÍ" v podkapitole „E.2.7.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Výsledné hodnoty hlukové zátěže denní a noční doby byly vyneseny do rastrů, z nichž byly tyto hodnoty přirazeny k jednotlivým budovám. Hodnoty byly přiděleny na základě nejvyšší — maximální velikosti hlukové zátěže pixelu, který protíná danou stavbu, Následně byly tyto hodnoty porovnány mezi nulovým stavem 00-2035 a zvolenou variantou. Ze souboru budov byly zvláště vyselektovány stavby, u kterých po realizaci záměru dojde k překročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku na úrovni 60 dB v denní době a 50 dB v noční době. Těmito postupy byla vytvořena konfliktní území, ve kterých by docházelo realizací záměru dané varianty k nedodržování stanovených limitů hlukové zátěže v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Výsledky jsou však posuzovány k modelu, který byl vytvořen bez uvažovaných protihlukových opatření*"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Vstupní podklady polohopisu budov (ZABAGED@ vrstva „BudovaBlokBudov.shp") a obsahují samostatně stojící budovy a bloky vedle sebe stojících budov. Zpracovatel v Hlukové studii nikde neuvádí, že by se zabýval dělením bloků budov na jednotlivé objekty. Proto je dovoditelné, že podle výše uvedeného postupu přiřadil „maximální velikost hlukové zátěže pixelu" nejen samostatně stojícím budovám (objektům) ale i bloku budov. Tento postup vede k přiřazení maximální velikosti hlukové zátěže obytným objektům obsaženým v bloku budov bez ohledu na to, že maximální velikost hlukové zátěže byla stanovena z neobytného objektu situovaného v tomto bloku. Navíc tento přístup výrazně zkresluje případnou analýzu počtu osob zasažených hlukem, protože vjednom bloku skládajícího se z více obytných objektů mohou žít i desítky obyvatel se špatně vyhodnocenou hlukovou zátěží.***

Tímto způsobem často dochází k výraznému nadhodnocení očekávané hlukové zátěže, a to především právě při porovnávání více hodnocených variant.

Proces stanovování hlukové zátěže pomocí nástrojů GIS je s ohledem na použitý výpočtový program LimA nepochopitelný. Program LimA obsahuje několik metod stanovení hlukové zátěže objektů a případně v nich žijících obyvatel (tzv. Annoyance analysis, viz výpočty „Population, Exposure and Annoyance"). Všechny metody pak poskytují u vybraných objektů údaje o maximální, střední a minimální hladině akustického tlaku stanovené na jejich fasádách, které lze následně zpracovat v jakémkoli dalším prostředí (tabulkový procesor, GIS, apod.).

Proto Zpracovatelem Hlukové studie použitý postup zpracování „rastrů" s využitím nástrojů GIS, který ke stanovení hlukové zátěže objektů, a tedy i v nich žijících obyvatel používá naprosto nepřesný postup odhadu úrovně zasažení objektů hlukem, je neopodstatněný, a navíc výrazně méně přesný.

Lokality, u kterých převažují data ve formě bloků budov, jsou hodnoceny „přísněji" (mají více obyvatel zasažených vyšším hlukem) než lokality se samostatně stojícími budovami".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

167. V ÚS v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.7. ANALÝZA VÝSLEDKŮ MODELOVÁNÍ" v podkapitole „E.2.7.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Jako další způsob porovnání nulových variant s aktivními byly zvoleny rozdílové rastry. Raster hlukové zátěže nulové varianty by/ odečten od rastru aktivní varianty, díky*

čemuž je možné pozorovat úseky, kde dochází ke zlepšení stávající situace a naopak lokality, kde dochází ke zhoršení současného stavu. Zvýšení hlukové zátěže v určité oblasti však nemusí znamenat překročení platných hygienických limitů. Pouze se v této konkrétní lokalitě objevil nový zdroj hluku. Hodnoty rozdílových rastrů byly opět vztaženy k budovám dané obce a následně byla vypočtena procenta zástavby, kde dojde po realizaci záměru ke zlepšení, zhoršení nebo bude stav hlukové zátěže vyrovnaný. Za budovy s vyrovnaný stavem byly považovány takové, kde došlo ke zlepšení či potažmo zhoršení (x) v rozmezí ≥-1 dB a zároveň x ≤ 1dB"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Odečet „rastrů" (tj. když rastr hlukové zátěže nulové varianty byl odečten od rastru aktivní varianty), jak jej autor studie uplatnil, nevede ke stanovení skutečného rozdílu mezi aktivní a referenční („nulovou") variantou. Odečty rastrů uvedené pro jednotlivé dopravní varianty a území obcí, tedy přílohy obsažené v E. 1.4, jsou technicky naprosto nesmyslné. Ve skutečnosti se nejedná o rozdíly uvedených map hlukových pásem aktivní a nulové varianty, ale o něco vzdáleně, a to jen někde (zřídka) se blížící tomuto rozdílu. Pouhým pohledem je viditelné, že obrázek uvedený jako „Rozdíl ve variantách Výsledky jsou platné pouze do 400 m od komunikace" rozhodně není rozdílem úrovní hluku uvedeným v obrázcích „Varianta aktivní — a „Varianta nulová - rok 2035".Software LimA obsahuje nástroje, které rozdíl úrovně zasažení hlukem řešených variant provádí (a navíc přesně). Proto je nepochopitelné, proč jej Zpracovatel Hlukové studie nevyužil***

Stanovení rozdílových map pro rozsahy výpočtových oblastí, které nejsou totožné (jejichž jednotlivé výpočtové body se nenacházejí ve shodných polohách), však není možné. Proto se před výpočtem rozdílových map hlukových pásem musí připravit takový rozsah výpočtové oblasti referenční (nulové) varianty, který pokrývá celé území dotčené všemi hodnocenými variantami a výpočet se musí provést pro celé toto území. Teprve pak je možné rozdílové mapy pořídit"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

168. V ÚS v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.7. ANALÝZA VÝSLEDKŮ MODELOVÁNÍ" v podkapitole „E.2.7.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Mapy vhodným způsobem reprezentují rozdíly mezi stávající dopravní situací a navrhovaným záměrem konkrétní aktivní varianty. Avšak je nutné připomenout skutečnost, že výpočty modelu hlukové zátěže byly provedeny pouze do vzdálenosti 400 m od komunikace a ve větších vzdálenostech nejsou tyto výsledky platné*"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výpočtová vzdálenost 400 m od liniových zdrojů hluku je naprosto nedostačující, viz též připomínka 11 (v posouzení Ing. Šnajdra)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

169. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: *„Vyhodnocení výstupů modelování hlukové zátěže v řešeném území vymezeném v rámci Uzemní studie je pro jednotlivé varianty, včetně varianty S. 10, uvedeno v hlukové studii a jejím dodatku (viz příloha E. 1 Územní studie a příloha č. E. 1 dodatku Územní studie).*

Hluková studie přináší značně konkrétní pohled na potencionálně vzniklou hlukovou zátěž po realizaci záměru každé varianty (celkově 16 variant, včetně doplňkové varianty S. 10 — viz kap. 3.1 až 3.15. přílohy E. 1 Územní studie a kap. 3.16 přílohy E. 1 dodatku Územní studie). Jednotlivé varianty se od sebe liší kombinací variantních prvků, které byly zvolené v konkrétním dopravním modelu. Výsledky variant byly poté posouzeny a porovnány vůči nulovým stavům. Především bylo vytvořeno

srovnání s nulovým stavem 00-2035, který počítá se zvýšením intenzit dopravy k roku 2035, ale zároveň nedojde k tomuto datu v řešeném území k realizaci žádných nových komunikací. Výsledky byly vytvořeny na základně platných právních předpisů, směrnic a doporučení a byly srovnány vůči ekvivalentní hladině akustického tlaku na úrovni 60 dB v denní době a 50 dB v noční době a následně přepočítány na počty obyvatel. "

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výše uvedená tvrzení „Hluková studie přináší značně konkrétní pohled na potencionálně vzniklou hlukovou zátěž po realizaci záměru každé varianty" a „Výsledky byly vytvořeny na základně platných právních předpisů, směrnic a doporučení" se s ohledem na obsah Hlukové studie nezakládají na pravdě. Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled.***

Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy. Územní studie v návaznosti na Hlukovou studii by měla, v souladu se zadáním, podrobně hodnotit hluk ze silniční dopravy řešených variant v území Jihomoravského kraje. Toto zadání je přísnější, než zadání v rámci pořizování tzv. Strategických hlukových map (dále též SHM). Proto by kvalita akustického modelu měla být alespoň shodná, ale spíš lepší než v úrovni SHM. Pro metodiku zpracování akustických modelů pro SHM je jedním ze stěžejních dokumentů dokument „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2 verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN, dále též GPG). Pokud by se Zpracovatel s tímto dokumentem seznámil, shledal by, že jím provedené práce v oblasti hlukového mapování jsou nedostatečné"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

170. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: *„V hodnoceném území žije cca 560 000 obyvatel, pro které bylo výše popsaným způsobem definováno zatížení hlukem*."

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„V Územní studii je v příloze „PŘÍLOHA D.4 STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ" v kapitole „2. CHARAKTERISTIKA HODNOCENÉ POPULACE" v odstavcích „2.1. POČET OBYVATEL V OBCÍCH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ" a „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" naznačeno, jak Zpracovatelé dospěli k výše uvedenému počtu obyvatel čijících v hodnoceném území. Tedy v oblasti do vzdálenosti 400 m od os modelovaných komunikačních sítí (viz též připomínka 20 a kapitola Závěr).***

Jak je v kapitole „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" ve větě 3) uvedeno: „byl proveden odhad počtu obyvatel v domech". Jakým způsobem se při odhadu pracovalo s bloky budov (tedy s bloky s více obytnými objekty) již zde není uvedeno"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

171. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: *„Obecně pak platí, že z hlediska hlukové zátěže jsou silniční varianty lepší než dálniční. U silničních variant je uvažováno mimo obce s rychlostí 90 km/h jak pro*

osobní, tak i nákladní vozidla, u dálničních variant pak s rychlostmi 130 km/h pro osobní vozidla a 100 km/h pro nákladní vozidla."

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výše uvedené obecné tvrzení, které je výstupem nepřesných výpočtů nepřesných modelů vyhodnocených značně nepřesným postupem, je v rozporu se základními principy dopravní obslužnosti rozsáhlých území především z pohledu dopadu hluku na toto území“'***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

172. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: „*Varianty lze rozdělit do tří kategorií. Doporučované, možné a nejméně efektivní pro hodnocené území.*

Do kategorie nejméně efektivní varianty pro hodnocené území lze zařadit varianty S.9.3, S.9.4, D.4 a D.5. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledům z hlediska hlukové zátěže. I když realizace těchto variant by byla lepší než zachovat silniční síť ve stávajícím stavu.

Naopak mezi doporučované zahrnujeme varianty S.4 S. 10, S. 1, D.3, DQ a S.2. To jsou varianty, které z hlediska hlukové zátěže vykazují největší přínos. Varianty S.5, S.3, S.8, D.6, D.1 a S.6 lze zařadit do kategorie možné.

Ať bude vybrána jakákoliv varianta z výše uvedených, bude potřeba pro danou variantu vyhodnotit její vliv i s nově navrženými technickými opatřeními pro snížení hlukové zátěže. Lokality, kde by mělo dojít u jednotlivých variant k návrhu povrchových anebo podpovrchových technických opatření znamenajících jakoukoliv formu zastřešení úseků komunikací, jsou uvedeny ve výsledcích hlukové studie jednotlivých variant.

Z hlediska hlukové zátěže jsou tedy doporučovány následující varianty: S.4, S. 10, S. 1, D.3, D.2 a S.2."

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Již v procesu porovnání jednotlivých variant měl být užit takový rozsah technických opatření zajišťujících, že případný provoz hodnocené dopravní varianty vyhoví požadavkům hlukové legislativy ČR. Bez tohoto není jasné, podle jakých kritérií hodnotících hluk z automobilové dopravy na okolí by se měla vybrat dopravní varianta, která bude dále použita pro tvorbu aktualizace „Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

173. V ÚS při modelování zatížení výhledové sítě se využil dopravní model stávající komunikační sítě JMK, aktualizovaný a doplněný v roce 2017 podle Sčítání dopravy 2016. Tento dopravní model zahrnuje všechny úseky dálnic, silnic I. a II. třídy a většinu silnic III. třídy na území Jihomoravského kraje a také základní komunikační síť města Brna. Data ročních průměrných denních intenzit dopravy (RPDI) byla za pomoci TP 225 přepočtena na dopravní intenzity roku 2020 a 2035

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z textu Územní studie však vyplývá, že při přepočtu stávající komunikační sítě JMK (2017) do roků 2020 a 2035 nebylo postupováno v souladu s dokumentem TP225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy" (Edip s.r.o., 2018). Navíc byly nesprávné růstové koeficienty použity na celou dopravní síť JMK bez zohlednění tříd konkrétních komunikací (viz poznámky číslo 4 a 5 v posouzení Ing. Šnajdra)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

174. V ÚS Dopravní model stávající komunikační sítě JMK pracuje s maticemi mezioblastních vztahů s rozděleními pro lehká (LV) a těžká vozidla (TV). Rozdělení jednotlivých vozidel odpovídá stávající metodice ŘSD ČR uplatňované při celostátním sčítání dopravy.

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Vstupní dopravní data tedy měla být konvertována na intenzity v kategoriích LV a TV tak, aby se zohlednilo dělení vozidel v rámci použité výpočtové metodiky NMPB-Routes-96, na vozidla do 3,5 tuny (LV) a vozidla nad 3,5 tuny (TV), viz připomínka číslo 3 v posouzení Ing. Šnajdra)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

175. V ÚS dopravní data výhledové sítě v nulovém stavu 00-2035 byla doplněna o invariantní a variantní dopravní stavby (prvky) na jednotlivé řešené výhledové dopravní sítě. Jakou měrou byl či nebyl řešen odliv dopravy z částí stávající dopravní sítě na řešené nové dopravní stavby, není v Uzemní dokumentaci uvedeno.

V jednotlivých dopravních variantách stanovené roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI) byly podle Územní studie u všech komunikací rozděleny na denní a noční dobu v poměru 96% RPDI v denní a 4% RPDI v noční době (v Dodatku Hlukové studie byl tento podíl intenzit dopravy použit pouze pro nesčítané úseky silničních komunikací III. tříd).

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Podíl intenzity dopravy je shodně užit jak pro lehká (LV) tak i těžká (TV) vozidla. Tento přístup není v souladu se žádným ve Hlukové studii citovaným podkladem. Navíc tento přístup vede k výraznému podhodnocení úrovně hluku v okolí hlavních silničních tahů v noční době, kdy bývá podíl těžkých vozidel (nákladní dopravy) výrazně vyšší než u komunikací nižších tříd"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

176. V ÚS Modely hodnocených hlukových situací byly sestaveny z dopravní sítí dané varianty (včetně tunelů), stávajících protihlukových stěn, výškopisu (tj. hlavní, zesílené a doplňkové vrstevnic Základní mapy české republiky v měřítku 1: 10 000) a budov (polohopis budov a bloků budov).

V modelu terénu byly zohledněny zářezy, náspy silnic i železnic a mostní konstrukce (není uvedeno na základě jakých dat).

Objekty byly zadány s výškami stanovenými odečtem digitálního modelu reliéfu 5. generace (DMR5G) od digitálního modelu povrchu 1G (DMPIG) pomocí dat databáze ČÚZK. K budovám byl z databáze RUIAN připojen atribut způsobu využití dané stavby

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Dopravní síť byla zadána pomocí úseků o jediné linii, pravděpodobně umístěné v ose příslušné komunikace. Ani u hlavních silničních tahů (jako jsou dálnice a komunikace L třídy) nebylo zohledněno rozdělení do jízdních pruhů.***

Modely neobsahují informace o akustických vlastnostech terénu. Zpracovatel neuvádí, jakou „defaultní" hodnotu koeficientu povrchu G ve výpočtech použil. V modelech nebyl zohledněn výškopis nových liniových staveb (včetně mimoúrovňových křížení).

Pro nové úseky komunikací nebyla, kromě tunelů, modelována žádná technická opatření (protihlukové stěny apod.) zajišťující soulad provozu úseku s platnou hlukovou legislativou ČR.

V modelech nebyla zadána jednotná výpočtová oblast."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

177. V ÚS v celé dokumentaci Uzemní studie není uvedena žádná zmínka o nastavení či parametrech provedených výpočtů

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Není uvedeno, jaká meteorologická data a jaký poměr příznivých a neutrálních podmínek pro šíření hluku byl ve výpočtech denní a noční doby použil. Není uvedeno, jaká hodnota koeficientu povrchu G byla ve výpočtech pro celé území použita.***

Není uvedeno, v jakém kroku sítě výpočtových bodů byly výpočty šíření hluku provedeny.

Z výstupů v Hlukové studii provedených výpočtů vyplývá, že při výpočtech byl u zdrojů použit „Fetching radius" (tj. dosah vlivu zdroje hluku) 400 m".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

178. V ÚS vypočítaná „mračna bodů" byla v prostředí GIS sloučena tak, že výsledek pokrýval celé řešené (tedy části tohoto území do vzdálenosti 400 m od řešených komunikací) a byly nad nimi za pomoci interpolační metody kriging v kroku 5 metrů vytvořeny „rastry", které dle Zpracovatele představují úroveň hluku na ploše řešeného území (obdoba isofon či hlukových pásem generovaných programy pro výpočet šíření hluku).

Vygenerované rastry pro současnou dopravní síť byly korigovány na základě výstupu kalibračních měření hluku tak, aby odchylka naměřené hodnoty a v rastru udané hodnoty v daném bodě byla méně než 2 dB.

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Zpracovatel Hlukové studie neuvádí podstatu korekce (tedy jak byla korekce provedena). Není tudíž jasné, zda „modifikoval" úroveň hluku jednoho čtverce 5x5 m rastu, či čtverce ve výpočtovém bodě a několika čtverců rastru v jeho okolí nebo celého dílčího rastru náležícího výpočtům modelu v okolí měřicího bodu nebo celého rastru území.***"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

179. V ÚS průnikem čtverce rastru o nejvyšší úrovni hluku s půdorysem budovy, respektive bloku budov byla budově, respektive bloku budov přiřazena úroveň její respektive jeho hlukové zátěže

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Bloky budov, které mohou být v systému ZABAGED rozměrově rozsáhlé, slučují objekty stojící vedle sebe bez ohledu na jejich využití. Tímto přístupem může být obytné části bloku budov přiřazena výrazně vyšší hluková zátěž, než která by mu náležela, kdyby byl hodnocen samostatně (jako objekt nepatřící do bloku budov)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

180. Nějakým v Územní studii nedefinovaným postupem bylo stanoveno procento zastavěné plochy s poklesem či nárůstem hluku (a to i v místech, kde oblasti vydefinované plochami výpočtu 400 m od osy dotčených komunikací nepokrývali celé zastavěné území)

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajderem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Procento zastavěné plochy zatížené definovaným hlukem nikterak nekoresponduje s počty lidí žijících v obytných objektech zasažených hlukem. Použití metriky vyhodnocení dopadu hodnocených dopravních variant na zdraví obyvatel založené na obecném stanovení „snížení / zvýšení hlukové zátěže území" nedává s ohledem na zdravotní rizika spojená s expozicí hlukem smysl***".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

181. Nějakým v Územní studii nedefinovaným postupem byly pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty stanoveny celkové počty obyvatel, u nichž dojde ke zlepšení a případně ke zhoršení hlukové situace oproti referenčnímu stavu (bez ohledu na to, zda zhoršení vede k překročení nebo zlepšení k splnění platných hygienických limitů hluku).

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: **„V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem).**

Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

182. V Územní studii je provedeno vyhodnocení a porovnání řešených variant s ohledem na hlukovou zátěž v jejich okolí.

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Zpracovatel provedl porovnání dopravních variant nad daty, která nezohledňují skutečný očekávaný dopad na hlukovou situaci v řešeném území. Jeho teorie o „rovnosti variant" a způsob, jak modeloval, vypočítal a vyhodnotil očekávanou hlukovou zátěž v jejich okolí v důsledku vede na imaginární vyhodnocení imaginárních dopadů hluku na řešené území)".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

183. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno, že *„Na úvod je potřebné konstatovat, že hluková studie se hned od počátku musela vyrovnat s faktem, že pro ni z hlediska jejího velkého rozsahu (co do počtu posuzovaných variant a zahrnutých nově uvažovaných komunikací) nejsou dostupné prakticky žádné srovnatelné a relevantní metodické pokyny, obecně platné postupy ani žádné obdobně obsáhlé vzory územních studií".*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Toto sdělení není zcela přesné. V rámci strategického hlukového mapování, které je prováděné již od roku 2007 (nyní je uzavřeno třetí kolo strategického hlukového mapování, dále též SHM) je výpočtem posuzováno území výrazně většího rozsahu, než je obsahem Územní studie. V rámci tohoto procesu jsou vypracovávány a aktualizovány metodické pokyny (například „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku"; Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN), pracovní postupy (zpracovatelé tohoto mapování využívají své zkušenosti k neustálému zdokonalování tohoto procesu, viz zprávy z jednotlivých kol SHM) a vznikají tak obdobně obsáhlé vzory prací hodnotí hluk v rozsáhlém území".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

184. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno, že *„Jednou*

z mnoha dalších podstatných skutečností byl fakt, že u budov nebylo možné stanovit, zda se jedná o chráněný venkovní prostor staveb, ke kterému se vztahují hlukové limity, či nikoliv. Proto celá studie neoperuje s hlukovými limity a není ani určena k prokazování hlukových limitů hlukové zátěže z pozemních komunikací. Pro zpracování hlukových studií neexistuje obecně jednoznačný metodický postup, ale pro hodnocení vlivu hluku z komunikací na chráněné venkovní prostory existují metodické návody jak takovýto vztah budova vs. limit posuzovat, Vzhledem ke skutečnosti, že výsledky modelů nebylo možné k limitním hodnotám vztahovat, byly metodické návody použity omezeně. Skutečnost, že posuzované varianty nebylo z výše uvedených důvodů možno hodnotit ve vztahu ke chráněnému venkovnímu prostoru, byla jednou z důležitých věcí při stanovení dále popisovaného postupu prací".

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: **„V rámci prací hodnotících hlukovou situaci rozsáhlejších území v skutku není možné u všech objektů, na které se vztahuje ochrana před hlukem, definovat kde se na nich nachází obvodový plášť, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do jejich chráněného vnitřního prostoru. Proto se obvykle buď volí „charakteristické" objekty reprezentující hlukové zatížení dané lokality, u kterých se venkovní chráněný prostor definuje konkrétně. Při velikém počtu „charakteristických" objektů se obvykle hodnotí obecné zatížení fasád objektů, na které se vztahuje ochrana před hlukem, bez ohledu na to, zda daná fasáda či její část má ve smyslu platné hlukové legislativy definován venkovní chráněný prostor staveb čí nikoli.**

Kvůli velikému počtu objektů, na které se vztahuje ochrana před hlukem, není možné ustoupit od snahy prokázat, že hodnocené dopravní varianty mají potenciál vyhovět platným hygienickým limitům hluku z automobilové dopravy.

Pokud se kritérium plnění hygienickým limitům hluku z procesu vyloučí, není v něm již žádné smysluplné hodnotící kritérium.

S tímto přístupem postrádá hodnocení hlukové zátěže řešených dopravních variant smysl a stává se naprosto nadbytečné".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

185. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno, že „*Chráněným venkovním prostorem jsou myšleny obytné místnosti (např. ložnice, obývací pokoj, dětský pokoj) pokud nemají nucené větrání (např. otvíratelná okna). Nebylo v možnostech územní studie takovou to informaci k jednotlivým budovám přiřazovat".*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„V zákoně číslo 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn (ve znění pozdějších předpisů) je venkovní chráněný prostor definován takto: „ Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť." Dále je v tomto zákoně definován chráněný venkovní prostor staveb, tedy to co měl Zpracovatel zřejmě na mysli, takto: „Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb".***

Zpracovatel viditelně nezná, nebo neumí aplikovat příslušnou legislativu zabývající se ochranou veřejného zdraví obyvatel."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

186. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12.9.2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Obsah kapitoly VLASTNÍ POSTUP PŘI MODELOVÁNÍ – ZÁKLADNÍ ČÁST ÚZEMNÍ STUDIE potvrdil, že výše uvedené připomínky k metodice sestavení akustických modelů, procesu jejich výpočtů a následného zpracování a hodnocení jsou naprosto oprávněné. Postup, jenž byl vytahován z celé Územní studie, uvedený v tomto dokumentu v kapitole „5. Předpokládaný postup zpracování Územní studie" Zpracovatel v Metodickém postupu potvrdil.

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení vypracované panem Ing. K. Šnajdrem uvádí, že nad rámec výše uvedených připomínek z Metodického postupu vyplývají následující fakta a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z obrázků „Obrázek 1: Příklad zobrazení vstupních vrstev v softwaru LimA " a „Obrázek 2: Výsledné mračno bodů v softwaru LimA (soubor .BNX)" vyplývá, že výpočet byl prováděn formou lokálních modelů bez přesahu modelovaných komunikací do širšího okolí, viz v obrázku „Obrázek 2: Výsledné mračno bodů v softwaru LimA (soubor .BNX)" nesmyslně v blízkosti hodnoceného území zakončované komunikace".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

187. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12.9.2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Ačkoliv je možné v tomto období predikovat i částečnou obměnu vozového parku, z pohledu hlukové zátěže nebyla tato skutečnost uvažována, a to s ohledem na konzervativní odhad hlukové zátěže ve výhledových variantách".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Pro výpočet použitá metodika NMPB v sobě neobsahuje mechanismus zohledňující „obměnu vozového parku". Zpracovatel Hlukové studie tedy ani nemohl pracovat s očekávaným snížením emise hluku z automobilové dopravy vlivem vyššího podílu novějších, a tudíž méně hlučných vozidel v dopravním proudu".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

188. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Kromě intenzit dopravy byly do výpočtu modelu dále zahrnuty rychlosti průjezdu vozidel, které byly zvoleny jako maximální dle předpisů dané komunikace; v případě dálnice byla zvolena rychlost, která zohledňuje průměrnou rychlost všech vozidel (tj. dálnice 120 km/h, silnice extravilán 90 km/h, silnice intravilán 50 km)".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„V podkladech Hlukové studie uvedená metodika „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" se v kapitole „1.8.22.8. Rychlost dopravního proudu" věnuje stanovení průměrné rychlosti dopravního proudu velmi detailně. Pro výpočet průměrné rychlosti dopravního proudu se v ní používá nejvyšší dovolená rychlost na daném úseku komunikace korigovaná parametrem korekce rychlosti uvedeným podle typu komunikace, druhu vozidla a denní době v tabulkách „Tabulka 12. Parametr korekce rychlosti k (období den, noc) [km/hl" a „Tabulka 13. Parametr***

korekce rychlosti k (období den, večer, noc) [km/hl". Obdobně je postupováno i v Metodickém postupu zmíněné metodice „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky, Manuál 2018" v kapitole „1.8.4.8 Rychlost dopravního proudu". Použití stejných „rychlostí průjezdů vozidel" pro lehká vozidla LV a těžká vozidla TV není obecně správné. Například kamiony na dálnicích, bohu dík, nejezdí průměrnou rychlostí 120 km/h".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

189. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„V rámci vybraných variant silniční a dálniční sítě byly při výpočtech uvažovány stávající, ale i navrhované tunelové úseky, které je možné považovat za způsob protihlukového opatření. Nicméně jedná se pouze o tunely, které byly navrhovány z dopravního hlediska kvůli průchodu krajinou, nikoli z důvodu vlivu na veřejné zdraví".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Toto sdělení potvrzuje, že v rámci hodnocení dopravních variant nebyla modelována žádná protihluková opatření sloužící k ochraně veřejného zdraví".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

190. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Budovy vytvářející uliční bloky byly mnohdy zceleny pro snížení výpočtové zátěže softwaru LimA".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Z tohoto sdělení vyplývá, že některé uliční bloky budov byly záměrně zceleny do jednoho bloku. Dopad užití bloků budov na hodnocení hlukové situace je popsán v připomínkách čísel 15, 21, 25 a 34.***

Sloučením jednotlivých objektů do bloku objektů neklesá u výpočtového software LimA výpočtová zátěž vůbec. V rámci interpretace modelu v prostředí výpočtového modelu programu LimA jsou na sadě u sebe stojících objektů stejně jako na bloku vytvořeného z této sady objektů hledány a interpretovány stejné počty hran, u kterých dochází k interakci paprsku jdoucího od zdroje do sledovaného bodu. Proto nedochází sdružováním objektů do bloků k „snížení výpočtové zátěže softwaru LimA"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

191. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Stávající budovy byly v řešeném území modelovány dle jejich vypočtené výšky. Ta byla získána odečtem digitálního modelu reliéfu 5. generace (zachycují výšku povrch terénu) od digitálního modelu povrchu 1G (zaznamenávající nejvyšší bod objektů zemského povrchu). Budovy, kterým nebyla přidělena výška na základě rozdílového rastru, byly označeny výškou 8 metrů, což je běžná výška rodinných domů"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: **„Ne všechny objekty, u nichž nelze přidělit výšku „na základě rozdílového rastru" jsou rodinné domy s výškou 8 metrů. Velké množství hospodářských staveb má výrazně nižší výšky.**

Nadhodnocení výšky objektů obecně vede k nadhodnocení jejich účinku při útlumu hluku, který se přes ně šíří. Blok garáží s obvyklou výškou do 2.5 m nad terénem situovaný v blízkosti hodnocené komunikace při zadání výšky 8 m nad terénem začne fungovat pro výpočtovou výšku 4 m nad terénem jako bariérový objekt. Bez ohledu na to, že to tak v realitě není."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

192. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Vzhledem k limitům využívaného softwaru nemohl být výpočet hlukové zátěže dané varianty proveden na celistvém území, nýbrž byla celá oblast rozdělena do menších územních celků obsahujících méně než 1 800 budov (celkově bylo těchto území 95). Pro kontinuitu výsledků byly tyto menší územní celky vytvořeny s překryvem 200 m. Tato hodnota se ukázala jako dostačující eliminování případných skokových hodnot hraničních výpočtů".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Výše uvedené sdělení o limitech programu LimA je naprosto nepravdivé. Výpočtový program LimA nemůže za to, že jej Zpracovatel neumí používat, viz i připomínka číslo 11. Jeho restrikce na počet objektů a zdrojů hluku, které mohou být zpracovány v rámci jednoho výpočtu (obsaženy ve výpočtové oblasti) se nevztahuje na samotné limity, i když i zde jsou omezení daná možností operačního systému adresovat paměť. Tato restrikce však nebrání provádění výpočtů rozsáhlých modelů metodou per-partes, se kterou sám program LimA uživateli pomáhá. Vypočítaná data jednotlivých částí modelu sám program LimA složí do celkového výstupu v podobě například map hlukových pásem (v Hlukové studii ekvivalent užívaného termínu „rastr" ale s jiným, přesnějším obsahem). Pokud by Zpracovatel uměl pracovat s programem LimA, nemusel by se pouštět do GIS experimentů s „rastry" a matematickými operacemi nad nimi.***

V rámci skládání výpočtů z více dílčích modelů do jednoho je standardně užíván „překryv" rovný hodnotě parametru „Fetching radius" v modulu výpočtu programu LimA. V případě Hlukové studie měl být překryv nejméně 400 m, když byl ve výpočtech užit „Fetching radius" rovný 400 m. V připomínce číslo 11 je mimo jiné uvedeno, že „Fetching radius" 400 m je nedostačující (viz též dokument „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku" nástroj „Nástroj 1.2").

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

193. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„V prostředí GIS byly hodnoty mračna bodů přiřazeny k budovám na základě vzdálenosti — přiřazen byl nejbližší bod vůči objektu. Hranice budov byly navíc navýšeny 0 2 metry, což je vzdálenost reprezentující oblast chráněného venkovního prostoru budov ve smyslu legislativy, i když výsledky pak nebyly srovnávány s limitními hodnotami".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Bez ohledu na to, že program LimA má nejméně dvě cesty (metoda s využitím interpolace vypočítaných sítí výpočtových bodů („mračen bodů") nebo metoda s využitím výpočtu cirkulačních bodů (tedy bodů v definované vzdálenosti od definovaných (případně i všech) objektů), jak stanovit hlukovou zátěž fasád objektů situovaných v modelovaném území, se Zpracovatel pustil do vlastního GIS vyhodnocení. Toto vyhodnocení ve spojení s užívání bloků budov vede k výrazným rozdílům ve vyhodnocení hlukové zátěže objektů, než které by provedl program LimA"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

194. Dne 19. 9. 2019 byt na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Z bodů nesoucích hodnoty hlukové zátěže byly dále vytvořeny rastry interpolační metodou /DW v kroku 2 metrů. Vzhledem k objemu dat a poměrně značné rozlohy území byly tyto výpočty velmi časově i výpočetně náročné. Pro každou variantu byly výpočty provedeny pro denní i noční dobu".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„V Hlukové studii Zpracovatel uvádí že: „Rastry byly vytvořeny interpolační metodou kriging v kroku 5 metrů. V Metodickém postupu nově uvádí, že „byly dále vytvořeny rastry interpolační metodou IDW v kroku 2 metrů". Jak tedy byla ona „mračna bodů" interpolována do „rastrů", není jednoznačně uvedeno (autor zjevně neví, zda použil interpolační metodu kriging nebo IDW). Metoda krigingje metoda interpolace, kde jsou interpolované hodnoty modelovány gaussovským procesem podle apriorních kovariancí. Za vhodných předpokladů dává kriging nejlepší lineární nestrannou předpověď střední hodnoty. Jenže úroveň hluku v kterémkoli bodu prostoru mezi čtveřicí vypočítaných hodnot úrovně hluku sítě bodů s krokem 10x10 m (tedy někde uvnitř „mračna bodů") se rozhodně nikdy nerovná střední hodnotě těchto hodnot úrovně hluku Vážené inverzní vzdálenosti (IDW) je typ určující metody pro multivariační interpolaci se známou rozptýlenou sadou bodů. Přiřazené hodnoty neznámým bodům jsou vypočítávané s váženým průměrem z hodnot známých bodů. Tato metoda se obvykle používá při interpolaci nadmořských výšek nebo meteorologických jevů.***

V prostředí GIS není doposud ustálena žádná interpolační metoda pro interpolaci hlukových dat. Výrobci programů pro šíření hluku mají obvykle své vlastní patentované (a obvykle nepublikované) metody snažící se maximální měrou respektovat při interpolaci specifika šíření hluku, Autor programu LimA, pan Hartmut Stapelfeldt, je autorem patentované interpolační metody využívající pro odhad hodnoty hluku mezi čtveřicí vypočítaných hodnot úrovně hluku čtvercové sítě bodů algoritmus zohledňující úroveň hluku nejen ve čtyřech bodech v rozích čtverce, ale i dalších dvanácti bodů v okolí tohoto čtverce. Připomínka 50: Z obrázků „Obrázek 8: Vytvořený rastr pro celé řešené území", „Obrázek 9: Klasifikovaný rastr celého území studie" a „Obrázek 10: Klasifikovaný rozdílový rastr celého řešeného území" uvedených v Metodickém postupu vyplývá, že metoda kriging či IDW byla použita nejen na interpolaci, ale i na EXTRAPOLACI vypočítaných hlukových dat („mračen bodů"). Výpočet šíření hluku lze provést VÝHRADNĚ postupy popsanými v příslušných metodikách (například v normě „ČSN ISO 9613-2: Akustika — Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru — Část 2: Obecná metoda výpočtu", září 1998, nebo metodice NMPB-Routes-96). Jakákoli extrapolace hlukových dat je naprosto nepřípustná, protože je fyzikálně nesprávná (nezohledňuje chování zvuku při jeho šíření). Použitý postup extrapolace vysvětluje místy naprosto nesmyslné hodnoty uvedené v tzv. „rozdílových rastrech". A s ohledem na to, že vyhodnocení rozdílových rastrů sloužilo jako jeden z parametrů hodnocení hlukové situace hodnocených dopravních variant je použití extrapolace jednou z nejvíce vytýkaných vad Hlukové studie".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

195. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup).

Je zde uvedeno *„V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže*

dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže modelu a reálně naměřené hodnoty akustické situace se po validaci na výsledky měření liší na většině území do hodnoty ±2 dB".

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„To že výstupy měření (jejichž úroveň popisu hluku v místě měření je díky použitému postupu minimální) sloužily k úpravě vyhodnocených „rastrů" je neodpustitelný prohřešek proti všem principům výpočtu šíření hluku (viz též Připomínka 19).***

Ani se neodvažuji domyslet, co Zpracovatel Hlukové studie s daty rastru v prostředí GIS prováděl, aby dospěl k deklarovanému rozdílu mezi body rastru a naměřenými úrovněmi hluku (podle Protokolu) do ±2 dB".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

196. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Dále byly odečtem rastru nulové varianty 2035 od rastrů jednotlivých aktivních variant vytvořeny tzv. „rozdílové" rastry. Stejně jako vstupní rastry byly rozdílové rastry vytvořeny v rozlišení 2 metry. Tento podklad byl formován na základě rastrů zachycujících hlukovou zátěž v celém řešeném území".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: **„Připomínku číslo 22 je nutné doplnit o sdělení, že výše zvýrazněná pasáž Metodického postupu částečné vysvětluje, proč jsou pořízené rozdílové rastry lokálně tak propastně vzdáleny fyzikální realitě".**

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

197. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„V závěrečném kroku byly vyhotovené rastry ořezány maskou 400 metrů od předmětných komunikací (včetně tunelových úseků) —jedná se o vzdálenost provedeného výpočtu v softwaru LimA".*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Pokud by Zpracovatel Hlukové studie neprovedl výše popsaný ořez, byla by nesmyslnost publikovaných dat viditelná na první pohled***.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

198. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup).

V kap. VLASTNÍ POSTUP PŘI MODELOVÁNÍ - VARIANTY S OPATŘENÍMI je zde uvedeno *„Obsah této kapitoly poprvé uvedl, že dokumenty „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2 etapa" a „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno 2. etapa, Hodnocení variant uspořádání dálniční a silniční sítě > DODATEK <" byly vypracovány podle rozdílných metodických postupů při modelování šíření hluku, viz následující zvýrazněný text.*

Na základě výsledků ÚS JMK a na základě Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo přikročeno k modelování vybraných variant určených k prověření v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Základním rozdílem v hodnocení bylo zohlednění protihlukových opatření (např. tunelů nebo protihlukových stěn) v lokalitách, kde je možné koridor umístit pouze za podmínky realizace těchto opatření.

Dále byl zohledněn metodický návod výpočet hluku z automobilové dopravy (MD, 2018), který vstoupil v platnost až po odevzdání územní studie.

…

V doplňku hlukové studie tak bylo ve výpočtech použito nové rozdělení denních a nočních hodinových intenzit dopravy, dále došlo k zahrnutí nových protihlukových opatření a také v modelu přibyly nové silniční komunikace (zejména nové křižovatky a nájezdy). Grafické znázornění výstupů studie bylo stejné jako u variant v základní části územní studie".

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajderem je namítnuto: ***„Z výše uvedeného vyplývá, že „výběr variant určených k prověření v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK" byl proveden na základě výrazně zjednodušených a méně přesných modelů hlukových situací sestavených podle jiného Metodického postupu než kterým byl řešen DODA TEK Územní studie".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

199. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl námitku ***„Hluková studie jako jedna z důležitých částí předmětné Územní studie uvádí nesčetné množství deklarací o zajištění kvality jejího zpracování, způsobu zpracování vstupních dat, sestavení výpočtových modelů, jejich validaci, provedení výpočtů a jejich vyhodnocení Tyto deklarace však nejsou v Hlukové studii prakticky naplněny.***

Hluková studie i její dodatek z roku 2019, ve které je „počítán a hodnocen hluk z automobilové dopravy hodnocených dopravních variant", je svým obsahem natolik vzdálena od fyzikální reality, že ji není možné doplnit, upravit nebo opravit tak, aby očekávatelnou hodnocenou hlukovou situaci dostatečně věrohodně stanovila"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

200. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl námitku ***„Tato Hluková studie nedává šanci, že se v ní provedené predikce hluku (vypočítané očekávatelné úrovně hluku) setkají se skutečností, která nastane po realizaci kterékoli z hodnocených dopravních variant. Proto celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

201. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Příprava dopravně inženýrských podkladů vychází z nerealistických koeficientů růstu silniční dopravy, neodpovídajícím postupu vyplývajících z TP 225 (bez ohledu na deklaraci použití tohoto TP).***

Podíl intenzit dopravy v noční době použitý při zpracování Hlukové studie neodpovídá ani technickým podmínkám TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. VYDÁNÍ)" ani v podkladech Hlukové studie citovanému dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011 ([redacted]) A to navzdory deklaraci uvedené v Metodickém postupu o užití metodiky„Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky, Manuál 2018" (EKOLA group, spol. s r.o.). Výše uvedené chyby v rámci přípravy dopravně inženýrských podkladů Hlukové studie vedou k výraznému podhodnocení hluku z automobilové dopravy, a to především v noční době. Příkladem tohoto

podhodnocení je z hlukových map vyplývající rozdíl hlukové zátěže okolí dálnic ve dne a v noci o cca -10 dB, kdy realita rozdílu hlukové zátěže se pohybuje v úrovni méně jak -5 dB. Toto podhodnocení úrovně dopravy v noční době vede k nerealisticky optimistickému hodnocení dopadu hluku z automobilové dopravy v době velmi důležité pro kvalitu života lidí žijících v řešeném území".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

202. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Modely hlukových situací obsahují pouze prvky definující základní reliéf terénu, polohopis budov a bloků budov, osy řešené silniční sítě a stávající protihlukové stěny.***

Zanedbání výškopisu hlavních liniových staveb, mimoúrovňových křížení, mostních konstrukcí, vlastností povrchu zemně apod. vede k výrazným rozdílům v úrovni vypočítaného hluku, především ve větších vzdálenostech od komunikací, dosahujícího i několik decibel (cca -1 dB až -5 dB, podle poměru navzájem působících zanedbaných parametrů modelů hlukových situací)".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

203. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Strategie výpočtů provedených v Hlukové studii, která omezuje výpočty šíření hluku od zdroje do vzdálenosti 400 m (za touto vzdáleností se se zdrojem hluku již dále nepočítá, ve skutečnosti se zde používají extrapolovaná data z prostředí GIS) vede k výraznému podhodnocení hluku v oblasti konce tohoto území (tedy od zdroje nejvzdálenějších míst, ve kterých však mohou být dosahovány úrovně hluku na hranici hygienických limitů hluku). K podhodnocení hlukové zátěže však dochází v celém pásmu 400 m od osy komunikace. Nejvyšší úrovně podhodnocení hlukové situace vlivem malé hodnoty Fetching radius (400 m), cca mezi -1 dB až -3 dB, dochází v okolí míst, kde se setkává více komunikací (především dopravně významných komunikací). Nejnižší úrovně podhodnocení vlivem malé hodnoty Fetching radius (400 m), do cca -1 dB, nastává u samostatně vedených komunikací u hranice 400 m od jejich os.***

V dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN, dále též GPG) je v nástroji „Nástroj 1.2: Hlavní silnice nebo železnice" doporučeno stanovit rozsah výpočtové oblasti (tedy vzdálenost, do které se mají provádět výpočty, rozsah výpočtové oblasti) jako 1,5 násobek největší vzdálenosti polohy hodnocené izofony (v tomto případě LAeq (den) = 60 db a LAeq, (noc) = 50 dB) od hodnoceného nejhlučnějšího zdroje hluku.

Fetching radius se pak obvykle volí takový, aby přírůstek hluku vlivem od zdrojů nacházejících se za hranicí vymezenou jeho hodnotou, tedy již zanedbávaných zdrojů hluku, byl menší než 0,1 dB".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

204. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám. postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Zpracování výpočtů provedených programem LimA v prostředí ArcGlS, tedy převod „mračen bodů" do „rastrů" s využitím interpolace a extrapolace a následná analýza hlukové zátěže provedená post-procesním zpracováním „rastrů", vede k dalším významným chybám v hodnocení účinku hluku řešených dopravních variant na sledované území. V publikovaných mapách hlukových pásem je nesčetné množství chyb pramenících z tohoto použitého postupu. Publikované rozdílové mapy pak ukazují obrázky velmi vzdálené skutečnému rozdílu dvou standardně zpracovaných hlukových map (například v prostředí programu LimA)".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

205. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Provedená „kalibrace" („validace") vyhodnocených „rastrů" na základě výstupů měření hluku posouvá především referenční (tedy nulovou variantu) o dalších několik decibelů mimo očekávatelnou fyzikální realitu. Opominu-li naprosto nevhodně provedená a vyhodnocená měření hluku, tak samotný fakt, že měření sloužilo k úpravě vyhodnocených „rastrů", tedy potažmo výstupů z výpočtů modelu šíření hluku, nikoli k úpravě dílčích vstupních parametrů výpočtového modelu, představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

206. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Analýza úrovně zatížení objektů hlukem a počtu obyvatel zasažených hlukem byla v Hlukové studii provedena spíš na úrovni deklarací, nikoli fakticky.***

Zpracovatel nedělil bloky budov systému ZABAGED na jednotlivé budovy s obyvateli a ostatní budovy, ba naopak samostatně stojící budovy uličních bloků spojoval do bloků budov (viz Metodický postup), ani nepoužil jiný zdroj budov (vyjma města Brna). Z tohoto důvodu je v Hlukové studii uvedené zapracování podkladů o využití staveb z databáze RÚIAN na úrovni deklarace, nikoli faktu (RÚIAN, který je napojen na katastr nemovitostí pracuje s jednotlivými budovami, nikoli bloky budov). Proto nemohla být provedena analýza počtu obyvatel zasažených hlukem na úrovni jednotlivých hlukem dotčených sídel (městských částí a obcí).

Zpracovatel nepoužil data ČSÚ (konkrétně vrstvu adresních bodů obsahující výstup ze sčítání obyvatel).

V Hlukové studii uvedené počty obyvatel zasažených hlukem jsou na úrovni odhadu a v případě bloků budov zřejmě nerelevantního odhadu. Podle dostupných zdrojů Českého statistického úřadu žije v Jihomoravském kraji 1.187.777 obyvatel (jen v Brně jich bylo k roku 2017 evidováno 377.973). Z obsahu vyhodnocení Územní studie lze odvodit, že podle Zpracovatele: „V hodnoceném území žije cca 560 000 obyvatel..."Tedy, že v území mimo Brna (které dle Zpracovatelů obsahuje 68% obyvatel řešeného území) hluk ze silniční dopravy ovlivňuje pouze cca necelých 180.000 obyvatel. Pak by vyplývalo, že více jak 627 000 obyvatel Jihomoravského kraje se hodnocené dopravní stavby vůbec nedotýkají.

V příloze „PŘÍLOHA DJ STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ" (kapitola „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ") kde se mimo jiné píše: „Vzhledem k tomu, že vstupní expoziční data (tj. koncentrace znečišťujících látek a ekvivalentní hladiny hluku) byly zpracovány na úrovni jednotlivých budov, jevilo se jako nejvhodnější provést odhad počtu obyvatel též samostatně pro jednotlivé objekty, a to i při vědomí nejistot z tohoto postupu vyplývajících".

Hodnocení vlivu variant na lidské zdraví tedy bylo zřejmě provedeno nad zcela jinými daty, než mohla poskytnout Hluková studie"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

207. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Z obsahu Hlukové studie je jednoznačně zřejmé, že její Zpracovatel nemá znalosti a dovednosti potřebné ke zpracování hlukového posouzení hodnoceného území. Je patrné, že Zpracovatel není dostatečně seznámen s programem LimA a jeho možnostmi při modelování, výpočtech a analýze hluku"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

208. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: „***Zpracovatel od počátku nebyl limitován programem pro výpočet šíření hluku LimA, byť vlastní jeho nejméně rozsáhlou licenci. Zpracovatel si mohl pořídit vyšší úroveň licence tohoto programu (buď zakoupením nebo pronájmem) a mohl takto rozsáhlé území řešit celé s nižším nárokem na pracnost řízení výpočtů.***

Přestože i jeho verze programu LimA umožňuje modelování a výpočty celého hodnoceného území, jen s vyšší pracností řízení výpočtů než u programů LimA s vyšší úrovní licence, pustil se Zpracovatel do experimentu s post-procesním zpracováním dat o šíření hluku v prostředí GIS („mračna bodů" převedl do „rastrů"). Nejen tato volba a zpracování interpolovaných a extrapolovaných dat v prostředí GIS zapříčinila mnohé závažné chyby, kterých se v rámci výpočtů a následného vyhodnocení hlukové zátěže Zpracovatel dopustil".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

209. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Z obsahu Protokoluje zřejmé, že Zpracovatel má velmi malé povědomí o postupech měření hluku a jeho vyhodnocení. Bez ohledu na deklaraci použití norem ČSN ISO 1996-1 a 2 a závazného metodického návodu pro měření a hodnocení hluku „Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí" (Věstník MZ ČR, částka 11/2017) je z Protokolu patrné, že tyto dokumenty Zpracovatel buď vůbec nečetl, nebo jejich obsah neumí aplikovat v praxi".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

210. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Způsob v Hlukové studii provedené „kalibrace" (validace) výstupů výpočtu šíření hluku demonstruje, že Zpracovatel neví, co tímto procesem má a může „kalibrovat" (validovat). Tedy že není obeznámen se samotným procesem výpočtu šíření hluku jako takovým".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

211. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr, a to včetně tvrzení: „Obecně pak platí, že z hlediska hlukové zátěže jsou silniční varianty lepší než dálniční. Pokud by měl Zpracovatel potřebné znalosti, věděl by, že jím provedený proces neodpovídá ani zákonům akustiky (fyziky) ani běžným standardním metodám používaným při výpočtech úrovně hlukové zátěže a jejího hodnocení a pravděpodobně by v rámci zpracování Hlukové studie postupoval jinak".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

212. K rozptylové studii (dále také „RS") obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému"***.

Celá námitka pak zněla takto:

„Součástí rozptylové studie je i zpracování emisní bilance jednotlivých skupin zdrojů znečišťování ovzduší, tak aby bylo možné určit jejich podíl na celkovém zatížení" (str. 6 RS). Kapitoly 4.1 a 4.2 RS

se tak zabývají emisemi z vyjmenovaných stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší a vytápění domácností. U ÚS se však jedná o studii nadřazené dálniční a silniční sítě (viz její název) a nikoli studii celkového imisního zatížení zájmového území s cílem určení hlavních zdrojů. Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8).

Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).

V RS a jejích přílohách se tedy vzhledem k cílům ÚS nachází řada irelevantních informací:

- *„Na emisích tuhých znečišťujících látek zastoupených frakcemi PMIO a PM2,5 a emisích NOX a CO se nejvíce podílí zdroje skupiny 5 - zpracování nerostných surovin"* (str. 24 RS)
- *„Obecně platí, že dominantními zdroji imisního zatížení u škodlivin, u kterých dochází k překračování imisního limitu, jsou dálkový transport a domácí topeniště" (str. 65 RS)*
- *„Obr. 7: Zastoupení bytů podle způsobu vytápění v řešeném území"* (str. 25 RS)
- *„Na vysokých koncentracích má nejvyšší podíl proudění ze SV. Při zhoršených rozptylových podmínkách a nízkých teplotách dochází k vysokým koncentracím téměř výhradně při proudění ze SV"* (str. 25 přílohy č. 4 RS)

Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

213. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí"***.

Celá námitka pak zněla takto:

Kapitola 3.3 RS popisuje datové vstupy a jejich zpracování pro mobilní zdroje znečišťování ovzduší:

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány
- Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS (*„Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice"*) evokuje dojem, že nikoli.
- Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že ***„jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel."*** Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám

modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.

Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti které nevylučují možnost podcenění emisí

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

241. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek.

První z nich uzavřela závěrem ***„Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách"***.

Celá námitka pak zněla takto:

Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že *„síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice."* Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.

Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

215. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek.

První z nich uzavřela závěrem ***„Absence údajů požadovaných Metodickým pokynem MŽP a nerespektování některých jeho požadavků snižuje transparentnost a výpovědní hodnotu RS. Neprovedení výpočtu pro fázi výstavby neumožňuje reflektovat celkový vliv jednotlivých variant na imisní situaci"***.

Celá námitka pak zněla takto:

RS v několika ohledech nerespektuje Metodický pokyn MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování RS podle S 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS):

- Kapitola 1.2 RS má obsahovat základní popis řešeného území, nezahrnuje však *„popis a mapu umístění zdroje ve vztahu k obytné a jiné zástavbě"* (str. 4 MP RS). Tyto informace nejsou explicitně uvedeny ani v kapitole B textové části 2. etapy ÚS a v příloze č. 1 RS. Dále je *„mapové podklady třeba označit legendou, měřítkem, identifikací souřadného systému a výškopisnými údaji, ze kterých bude patrný reliéf v okolí hodnoceného záměru. Uvedena je také informace o použitém digitálním výškopisu"* (str. 4 MP RS). Většinu těchto náležitostí obr. 1 (hranice řešeného území) a 2 (hlavní variantní prvky komunikační sítě) RS neobsahují.
- RS nebyla provedena pro fázi výstavby komunikací, ačkoli MP RS na str. 3-4 požaduje, aby bylo modelování *„provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu nebo během případné rekultivace hodnoceného záměru."* Jednotlivé varianty se výrazně liší rozsahem a charakterem nutných stavebních prací a jejich vliv na imisní situaci tedy lze ve fázi výstavby předpokládat významně odlišný.
- Na str. 16 RS se píše, že *„hodnoty intenzit dopravy na komunikační síti jsou v dopravním modelu reprezentované hodnotou RPDI (roční průměr denních intenzit). Pro potřeby výpočtu rozptylové studie byly údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých komunikacích převzaty tak, jak byly uvedeny v poskytnutém dopravním modelu."* MP RS však na str. 6 požaduje i uvedení maximálních hodinových počtů vozidel a zohlednění rozložení intenzit dopravy v čase (dopravních špiček). MP RS také dále požaduje uvedení informací o podílu aut používajících

vznětové nebo zážehové motory (případně emisní třídy EURO). Tato informace není obsažena ani v RS, ani v příloze A (modelování zatížení dálniční a silniční sítě) 2 etapy ÚS.

- Dle MP RS (str. 7) *„je potřeba v zájmovém území volit specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na obyvatele nebo dopady zdroje na místa s nejvyšší koncentrací obyvatel v zájmovém území a citlivé skupiny obyvatel (nejbližší obytná zástavba, vzdělávací a zdravotní zařízení atd.).”* Volba takových bodů není v příslušné kapitole 3.6 RS zmíněna, ačkoli by byla vhodná zejména v místech, kde komunikace jednotlivých variant prochází zástavbou nebo v její blízkosti. Dále v této kapitole chybí údaj o výšce výpočetních bodů, která by měla odpovídat respirační výšce člověka.

Absence údajů požadovaných Metodickým pokynem MŽP a nerespektování některých jeho požadavků snižuje transparentnost a výpovědní hodnotu RS. Neprovedení výpočtu pro fázi výstavby neumožňuje reflektovat celkový vliv jednotlivých variant na imisní situaci.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

216. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem „***Velké množství výstupních informací způsobené do značné míry zavádějícím konceptem RS (viz bod II.2) ztěžuje orientaci ve výstupech rozptylové studie. Stěžejní informace se ztrácí v množství irelevantních výsledků. Na druhé straně naopak absentují potřebné výpočty II.1) a prezentace výsledků pro krátkodobé imisní koncentrace N02"***.

Celá námitka pak zněla takto:

Kapitola 6 RS, její přílohy č. 5 a 6 včetně grafických výstupů prezentují výsledky rozptylového modelování. *„V tabelární části přílohy č. 5 jsou pro každou obec a městskou část spadající do řešeného území uvedeny vypočtené imisní příspěvky pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek, podíl dopravy a podíl zastavěné plochy, u které by realizací záměrů dané návrhové varianty došlo k nárůstu nebo poklesu imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu”* (str. 30 RS). V takové sumarizaci výsledků přes území celých obcí a městských částí se zcela ztrácí dominantní vliv jednotlivých dopravních záměrů na jejich blízké oblasti. Grafické výstupy přílohy č. 5 znázorňují podíly skupin zdrojů na imisním zatížení v jednotlivých výpočetních variantách pro jednotlivé znečišťující látky a obce/městské části. Názvy a koncepty těchto grafických výstupů jsou zavádějící, neboť emisní bilance stacionárních a některých dalších zdrojů byly vypočtené pro roky minulé (viz bod 11.2) a v RS není zahrnuta predikce vývoje emisí z nich v relevantních výpočtových letech 2020 a zejména 2035. U ÚS se navíc jedná o studii nadřazené dálniční a silniční sítě a nikoli studii celkového imisního zatížení a podílů skupin zdrojů na ni (viz bod II.2). Výstupy prezentované ve větší části přílohy č. 5 tedy vůbec nekorespondují s cílem ÚS.

V příloze č. 6 RS jsou *„v rámci grafických výstupů rozptylové studie (...) uvedeny jak celkové imisní příspěvky v jednotlivých výpočtových variantách, tak mapy srovnání imisních příspěvků vypočtených v návrhových aktivních variantách s nulovou variantou roku 2035 pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek a četnost překročení imisního limitu pro průměrné denní koncentrace PM10”* (str. 31 RS). Pro tyto výsledky také platí některé výtky uvedené pro výstupy v příloze č. 5 RS. Je také třeba upozornit na to, že mapové výsledky nejsou zpracované pro maximální hodinové koncentrace N02. K těmto hodnotám se na str. 31 RS uvádí, že *„maximální hodinové koncentrace vyšší než 200 µg/m3 byly vypočteny pouze v omezených oblastech v blízkosti významných zdrojů znečišťování ovzduší. Vypočtené četnosti překročení nedosahují statisticky významných hodnot ve vztahu k zákonně povolenému limitu 18 hodin za rok.”* Toto nemůže být důvodem k opominutí jejich grafického a tabelárního vyjádření, neboť touto formou byly prezentovány výsledky i pro benzen, kde k překračování imisních limitů s velkou rezervou nedochází. U krátkodobých imisních koncentrací N02 se navíc jedná o zásadní parametr posuzování vlivu silniční dopravy na kvalitu ovzduší.

Vyhodnocení výsledků rozptylového modelování nebylo naopak vůbec diskutováno ve vztahu k poznatkům kapitoly 5 hodnotícím imisní charakteristiku zájmového území. Není známo, jak se vliv jednotlivých variant silniční a dálniční sítě projeví v místech s nadlimitními imisními koncentracemi benzo(a)pyrenu stanovanými v souladu s legislativou jako 5letý průměr za období let 2013-2017. To stejné není známo o lokalitách se stejně stanovenými koncentracemi PM2,5, které jsou sice pod současným imisním limitem, jejichž výše do 22,9 µg/m3 však v některých místech zájmového území indikuje ohrožení plnění limitu budoucího platného již od roku 2020 (viz str. 27 RS). Není také známo, zda varianty nemohou způsobit překročení imisního limitu v oblastech, kde se koncentrace těchto látek v letech 2013-2017 pohybovaly v jeho těsné blízkosti. Podobně by bylo zajímavé diskutovat, jak se imisní vliv výpočetních variant projeví v místě těch měřících stanic AIM, kde *„byly v posledních letech překračovány imisní limity stanovené pro ochranu zdraví lidí (...) V Aglomeraci Brno jsou zvýšené, resp. nadlimitní hodnoty vybraných škodlivin měřeny převážně na dopravou ovlivněných lokalitách"* (str. 29 RS).

Velké množství výstupních informací způsobené do značné míry zavádějícím konceptem RS (viz bod II.2) ztěžuje orientaci ve výstupech rozptylové studie. Stěžejní informace se ztrácí v množství irelevantních výsledků. Na druhé straně naopak absentují potřebné výpočty (viz bod II.1) a prezentace výsledků pro krátkodobé imisní koncentrace N02

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

217. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem."***,

Celá námitka pak zněla takto:

Kapitola 7 RS uvádí závěrečné zhodnocení výsledků. K obr. 1 1 na str. 65 RS (odpovídá obrázku na str. 43 abstraktu 2. etapy ÚS) se píše: *„Pro možnost srovnání jednotlivých variant byl použit přepočet vypočtených imisních koncentrací v území na počet lidí v území trvale bydlících. Z vypočtených průměrných ročních koncentrací hodnocených látek byl pro každou návrhovou variantu vypočten rozdíl imisních koncentrací v dané variantě oproti nulové variantě roku 2035"* (str. 64 RS). Není jasné, co má přepočet vypočtených imisních koncentrací ze všech typů zdrojů (tedy nejen ze silniční dopravy) na počet obyvatel definovaného území společného s cílem ÚS (viz bod II.2), kterým je porovnání možných variant silniční a dálniční sítě. Správným postupem by byl výpočet imisních příspěvků pro jednotlivé varianty pouze ze silniční dopravy a následné srovnání.

K obr. 1 1 na str. 65 RS (odpovídá obrázku na str. 43 abstraktu 2. etapy ÚS) se dále píše *„Jednotlivé budovy (..) byly pro každou variantu rozděleny na základě vypočtených rozdílů průměrných ročních koncentrací na budovy, u kterých dojde k nárůstu imisního zatížení, poklesu imisního zatížení nebo významnému poklesu zatížení. Jako významný pokles je přitom označován pokles vypočtených imisních koncentrací v navrhované variantě oproti nulové variantě roku 2035 o více než 1 % příslušného imisního limitu. Pro srovnání variant byla použita celková suma počtu obyvatel bydlících v území, kde dojde k celkovému a významnému nárůstu / poklesu imisního ztížení hodnocenými látkami"* (str. 65 RS). Zpracování rozdílu vypočtených imisních koncentrací do úrovně jednotlivých budov je zatíženo značnými nejistotami (viz bod II.9. třetí odrážka). Dále se u kategorizace budov mluví o hledisku významného poklesu zatížení, zatímco u srovnání variant o hledisku významného nárůstu imisního zatížení. Ve vysvětlení metodiky, jejímž výsledkem je obr. 11. je tedy nesoulad.

K obrázku se také na str. 43 abstraktu 2. fáze ÚS píše: *„Uvedený počet obyvatel reprezentuje součet zasažených obyvatel pro všechny hodnocené škodliviny dohromady (. Jedná se vždy o absolutní hodnotu nárůstu či poklesu zatížení bez ohledu na limitní hodnoty."* Tento zvolený způsob závěrečného vyhodnocení vůbec neumožňuje náhled do důležitých detailů, jako je rozlišení poklesu či nárůstu imisního zatížení u látek a území, kde jsou překračovány nebo kde hrozí překračování limitních hodnot (viz bod II.6). Proto je závěr na str. 65 RS nepřesvědčivý: *„Realizací jakékoliv*

varianty dálniční a silniční sítě v území dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u kterého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky."

Na str. 65 RS se nakonec píše: *„Návrhové varianty lze zjednodušeně rozdělit do tří kategorií — doporučované, možné a nejméně efektivní pro hodnocené území."* Rozdíl mezi těmito třemi kategoriemi není definován.

Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

218. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem „***Nutnost kompenzačních opatření je vyhodnocena nesprávným způsobem.***"

Celá námitka pak zněla takto:

Kompenzační opatření se ukládají *„v případě, že by provozem záměru došlo v oblasti jeho vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena a současně je hodnota nárůstu úrovně znečištění z provozu záměru o více než 1 % imisního limitu pro danou znečišťující látku s dobou průměrování 1 kalendářní rok (...) K posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se přitom podle S 11 zákona č. 201/2012 Sb. použijí průměry hodnot ročních koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km2 za předchozích 5 kalendářních let (...) V kap. 6.2 (Tab. 11 Tab. 40) je uveden přehled obcí, u kterých byly vypočteny celkové imisní příspěvky na úrovni vyšší, než je hodnota imisního limitu a současně byl u zástavby vypočten v návrhové variantě nárůst imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu pro průměrné roční koncentrace dané znečišťující látky oproti hodnotám v nulové variantě výhledového roku 2035 (...) Jedná se tedy o obce, pro které platí, že realizace dané varianty je, v dané obci možná pouze po podrobném zhodnocení stávajícího imisního zatížení imisních příspěvků záměru a případném návrhů kompenzačních opatření"* (str. 63 RS). Zákon tedy k posouzení případného překročení imisních limitů požaduje použití údajů modelovaných ČHMÚ, zatímco v RS byl použitý výpočet celkových imisních příspěvků. Navíc zmíněné tabulky v RS nezohledňují první ze situace jmenované zákonem, tj. vliv hodnocených silničních komunikací na překročení některého z imisních limitů tam, kde ještě překročen není. Na str. 64 RS uvedená kompenzační opatření pro stacionární zdroje znečištění jsou zajisté užitečná, nicméně nemají nic společného s cílem ÚS (viz bod II.2).

Nutnost kompenzačních opatření je vyhodnocena nesprávným způsobem.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

219. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Absence seriózního posouzení některých omezení použitého modelu a existujících nejistot výsledků může vést ke chybné interpretaci výsledků RS"***.

Celá námitka pak zněla takto:

Kapitola 21 RS správně uvádí některé limity rozptylových studií, avšak další významná omezení a nejistoty zde diskutovány nejsou:

- *„Při modelování dopravy [nebyly] vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti"* (str. 4 abstraktu 2. etapy ÚS). Není uvedeno, jaký mohlo mít toto zjednodušení vliv na vyhodnocení emisí z dopravy.

- Na str. 9-11 RS je obecným způsobem vysvětlena role inverzí při imisním zatížení ovzduší. Metodika použitého modelu SYMOS'97 (https://www,mzp.cz/C1257458002FODC7/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_et odika/$FlLE/OOO-Metodicka_priruckaSYMOS97unor2014-20140320.pdf) ovšem na str. 2 uvádí, že *„základních rovnic modelu nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a při bezvětří."* V RS chybí diskuse, jak se toto omezení modelu SYMOS '97 konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek.
- Na str. 65 RS se píše, že *„rozdíl vypočtených imisních koncentrací v návrhové a nulové variantě byl zpracován (...) pro jednotlivé budovy nacházející se uvnitř vymezeného území."* Dle výše zmíněné Metodiky modelu SYMOS'97 (str. 2) však metodika *„není použitelná pro výpočet (...) uvnitř městské zástavby pod úrovní střech budov (např. na křižovatkách nebo v kaňonech ulic). "* Chybí diskuse, jakou výpovědní hodnotu tedy výsledky RS mají pro jednotlivé budovy, zejména v oblastech městské zástavby.
- Není uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se může pohybovat v rozsahu 30 % až 60 % (str. 30 Příručky ochrany kvality ovzduší, https://www.mzp.cz/cz/prirucka_ochrany_kvality_ovzdusi)
- Na str. 27 RS se uvádí, že imisní charakteristika území *„dále také slouží pro kalibraci výpočtového modelu."* Výsledky této kalibrace však v RS uvedené nejsou.

Absence seriózního posouzení některých omezení použitého modelu a existujících nejistot výsledků může vést ke chybné interpretaci výsledků RS.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

220. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem „***Výskyt chyb (zejména u prezentace výsledků) zavdává důvod k pochybám o pečlivosti zpracování RS***".

Celá námitka pak zněla takto:

V RS a jejích přílohách se vyskytují chyby:

- Na str. 6 v tabulce 1 (přehled obcí v řešeném území) se u ORP Kuřim a Rosice vyskytuje identický seznam obcí
- V příloze č. 1 RS na str. 3 v tabulce 1 (přehled zastoupení navrhnutých hlavních variantních prvků v jednotlivých variantách) chybí uvedení varianty S9.4
- Na str. 31 RS se uvádí, že *„mapy vypočtených imisních příspěvků jednotlivých znečišťujících látek jsou uvedeny v grafické části přílohy č. 5"*, ačkoli jsou tyto mapy součástí grafické části přílohy č. 6.
- Tabulka č. 11 na str. 39 RS má uvádět obce s vypočtenými průměrnými ročními koncentracemi PM2,5 vyššími než imisní limit a s nárůstem imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu oproti variantě 00-35. Tato tabulka uvádí průměrné koncentrace PM2,5 v rozmezí 15,7 až 18,4 µg/m3, avšak imisní limit má výši 20 µg/m3 (od roku 2020). Stejná chyba se vyskytuje i v analogických tabulkách č. 12-40 (pro PM2,5 a benzo(a)pyren).
- Na str. 38 RS se píše: *„průměrné roční koncentrace PM2,5 byly v návrhové variantě Dl vypočteny na úrovni 14,9-30,0 µg/m3." V příloze č. 5 je „v tabelární formě (...) pro každou obec a variantu uveden přehled minimálních, maximálních a průměrných vypočtených celkových imisních příspěvků na území dané obce"* (str. 2 přílohy č. 5 RS). V této tabulce přílohy č. 5 RS se průměrné roční koncentrace PM2,5 pro návrhovou variantu vyskytují v rozmezí 15,3-18,8 µg/m3. Na str. 38 RS jako průměrný označený rozsah koncentrací 14,9-30,0 µg/m3 je v tabulce přílohy č. 5 RS rozsahem minimálních a maximálních hodnot. Tato chyba se vyskytuje i v analogických pasážích kap. 62 RS popisujících výsledky rozptylového modelování pro ostatní znečišťující látky a výpočetní varianty.

Výskyt chyb zejména u prezentace výsledků zavdává důvod k pochybám o pečlivosti zpracování RS.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

221. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., které v části III „Závěr" obsahuje následující námitku **„Koncept RS je zavádějící a neodpovídá cílům ÚS. Popis zpracování emisí pro mobilní zdroje v rozptylové studii je nejasný a tato v několika ohledech nerespektuje příslušný metodický pokyn MŽP pro zpracování rozptylových studií. To vše vede ke snížené transparentnosti studie. Zpracování výsledků a vyvození závěrů je provedeno nepřesvědčivým a zavádějícím způsobem"**

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

222. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., které v části III „Závěr" obsahuje následující námitku ***„lze také vytknout absenci diskuse některých významných omezení použitého rozptylového modelu, a naopak přítomnost chyb v rozptylové studii. Celkově lze rozptylovou studii také označit za výrazně zatíženou tzv. syndromem HUMI (hodně údajů málo informací)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

223. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., které v části III „Závěr" obsahuje následující námitku ***„Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK".***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

224. Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena z pořizování ÚS. Neposouzení této varianty je potvrzeno sdělením náměstka hejtmana Jihomoravského kraje, pana Mgr. M. Malečka, ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018, které je reprodukováno níže:

Mgr. Martin MALEČEK
náměstek hejtmana Jihomoravského kraje

Brno 19. listopadu 2018
Č. j. JMK 151 454/2018

Vážená paní místopředsedkyně,

dovolte mi, abych reagoval na Váš podnět ve věci Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno ze dne 20. října 2018.

1) Optimalizovaná trasa byla prověřována stejně jako trasa Německá, a to jak v předchozích dokumentacích např. TES 2016 (D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie; PK Ossendorf spol. s r.o.; 2016) tak v ÚS JMK (Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno; knesl kynčl architekti s.r.o.; aktuálně v rozpracovanosti).

2) Podkladová studie optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, studie (Ing. Kalčík; 2015, 2016) byla podkladem pro obě dokumentace zmíněné v bodě 1). Pro „dálniční" varianty ji **bohužel nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101** – vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje (viz Příloha, obr. d) Z tohoto důvodu byli zpracovatelé Územní studie nuceni:

   a. V případě **Dálničního řešení** upravit řešení tak, aby svou podstatou vyhovovalo řešení Ing. Kalčíka a zároveň umožňovalo realizaci dle platné legislativy – varianta **D.6**. (viz Příloha, obr. a) MÚK Čebín je umístěn na D43 přímo z obchvatu Čebína na silnici II/385. Dochází tedy ke zlepšení připojení silnice II/385 na D43 a tím i zvětšení úseku průjezdu na dálnici oproti sil. II. třídy, což je z dopravního hlediska příznivější. (viz Příloha, obr. b)

   b. V případě **Silničního řešení** byla studie Ing. Kalčíka plnohodnotně převzata a zpracována v TES 2016 – varianta **B2.4**. (viz Příloha, obr. c) Protože v TES 2016 bylo sledováno pouze trasování nadřazené silniční sítě, byla pro ÚS JMK tato varianta rozpracována a doplněna o krajskou silniční síť ve variantě **S.6** (viz Příloha, obr. e). Je tedy zpracováno jak technické, tak dopravně inženýrské řešení varianty Ing. Kalčíka.

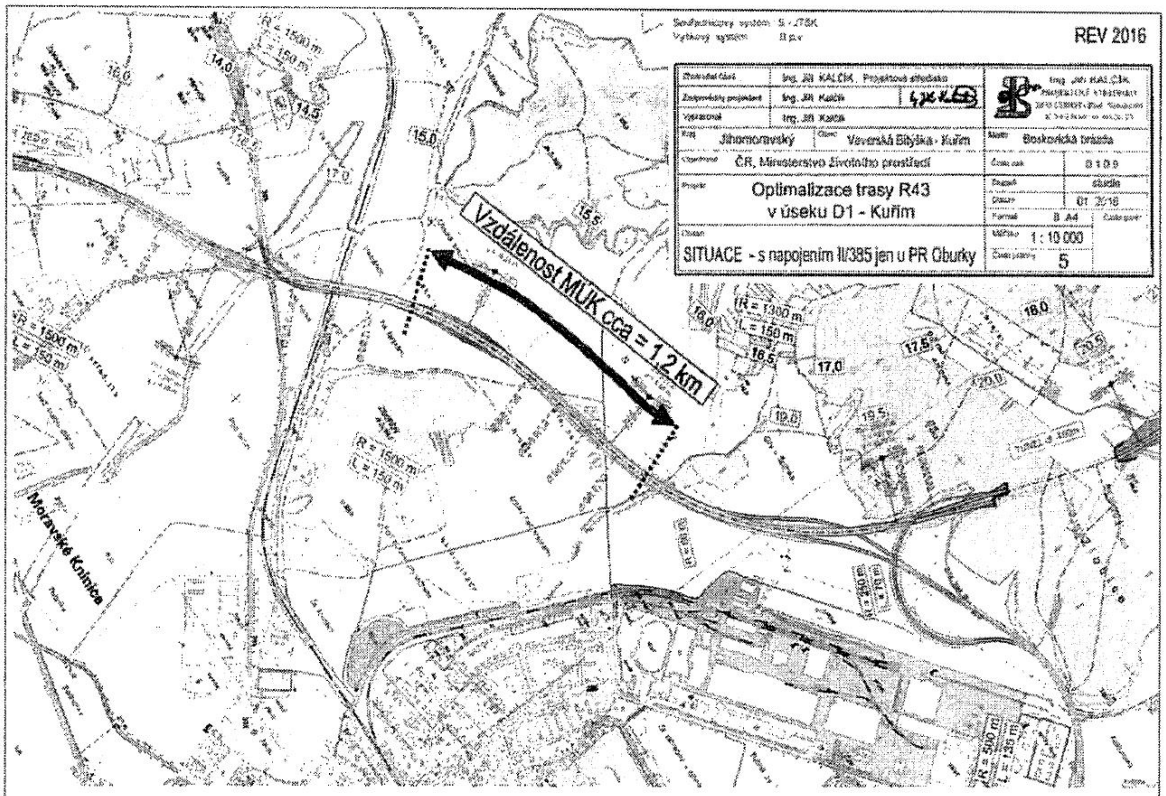
3) Z hlediska **dopravně – inženýrského posouzení** je možno konstatovat, že Dálniční varianta **D.6 koncepčně plně odpovídá požadavkům připomínek**, resp. úprava řešení jednak vyhovuje platné legislativě, a navíc dopravní situaci zlepšuje – delší průběh na dálnici oproti sil. II. třídy ve směru Tišnov – Brno. Obdobně lze použít i dopravně-inženýrské údaje z varianty B2.4 (TES 2016) potažmo **S.6** (ÚS JMK), kde údaje jsou velmi obdobné a pro odbornou diskuzi použitelné.

S pozdravem

Vážená paní
Martina Doláková
místopředsedkyně
Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Bosonohách, z.s."
Pražská 469/29
642 00 Brno

V tomto sdělen je s odkazem na rozpracovanou *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) uvedeno, že podkladovou studii (Ing. Kalčík, 2015, 2016) **nelze použít** pro dálniční varianty *„a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101 — vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní*

R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, ***a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje"*** *(zvýraznění doplněno). Bylo přitom odkázáno na grafickou přílohu předmětného sdělení — viz níže reprodukovaný „obr. d)".*



d) Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, studie (Ing. Kalčík, 2015, 2016) – vzdálenost MUK na „D"

Toto se ukázalo neoprávněné, jak je doloženo autorizovaným dokumentem s názvem *„Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku Dl Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"*.

Závěry toho posouzení jednoznačně dokládají, že náměstek hejtmana Mgr. Maleček chyboval ve svém sdělení a že předmětná varianta je ve shodě jak s ČSN 73 6101, tak ČSN 73 6102.

Lze citovat závěry z autorizovaného dokumentu s názvem *„Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 - Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"*:

Celkový závěr - vzdálenost MÚK - výkres REV 2016:

1. **Nesprávným** je tvrzení ve sdělení náměstka hejtmana JMK, pana Mgr. M. Malečka, ze dne 19. 11. 2018, č.j. JMK 151454/2018 (viz Příloha), kde bylo s odkazem na rozpracovanou „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) uvedeno, že podkladovou studii (Ing. Kalčík, 2015, 2016) nelze použít pro dálniční varianty „*a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101 – vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje*".

- Obě dvě MÚK jsou totiž navrženy **bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které **nesprávně** odkazuje výše citované tvrzení náměstka hejtmana.
- Závěry o nesouladu **nebylo možné činit pouze na základě odkazu na doporučenou ČSN 73 6101 a přitom opomíjet závaznou ČSN 73 6102**.

2. Jak je podrobně doloženo výše, lze konstatovat, že:

- dle ČSN 73 6101 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 30. 9. 2018, tak podle znění účinného od 1. 10. 2018. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6101**.
- dle ČSN 73 6102 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 31. 8. 2011, tak podle znění účinného od 1. 9. 2011. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6102**.

3. **Závěr Mgr. M. Malečka** o nepoužitelnosti návrhu specificky vztažený k Výkresu REV 2016 **je tedy nesprávný a tato varianta neměla být z uvedeného důvodu z posuzování variant v předmětné územní studii vyloučena**.

4. Je zjevné, že když „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) měla posoudit všechny varianty, pak po nesprávném vyloučení předmětné varianty je tato studie zpracována **chybně** a **nemůže** sloužit pro účel deklarovaný v Odůvodnění ZÚR JMK vydaných v 10/2016.

5. Výsledky této **neúplné** územní studie (kdy v průběhu jejího zpracování došlo k zásadní vadě, jak je doloženo výše) tedy **nemohou** být platným podkladem ani pro Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, ani pro v současnosti pořizovanou Aktualizaci ZÚR JMK.

Správnost těchto závěrů byla odborně potvrzena docentem ústavu pozemních komunikací Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, panem [redacted] — viz reprodukovaný dokument níže:

Posouzení dokumentu
„Optimalizace trasy R4 (D43) v úseku D1 – Kuřim
Analýza řešení REV 2016 pro úsek od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"

Byl jsem požádán o vyjádření k textu Ing. Jiřího Kalčíka

„Optimalizace trasy R4 (D43) v úseku D1 – Kuřim
Analýza řešení REV 2016 pro úsek od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"

Text reaguje na dopis náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka z 19. listopadu 2018 adresovaný paní Martině Dolákové, místopředsedkyni spolku Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách. Dopis má Č.j. JMK 151 454/2018.

V dopisu v bodu 2) náměstek Maleček tvrdí, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka ... nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101"* z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek.

Předložená analýza obsahuje velmi důkladné a podrobné zdůvodnění toho, že vyjádření Mgr. Malečka není relevantní vzhledem k předložené studii. V analýze je doloženo, že v souladu s dříve i v současnosti platnou ČSN 73 6101 vzdálenost uvažovaných křižovatek přesahuje hodnotu 2 km, kterou lze podle této ČSN použít *„v odůvodněných případech"*.

Podle normy se vzdálenost křižovatek měří *„od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky"*. Avšak pro křižovatky bez přídatných pruhů platí, že *„vzdáleností mezi křižovatkami bez přídatných pruhů se rozumí vzdálenost mezi průsečíkem os křižujících se silnic (příp. silnice a dálnice) křižovatky jedné a průsečíkem os křižujících se silnic křižovatky druhé."*

Navrhované řešení nemá ve sledovaném úseku D43 ani *„konec připojovacího pruhu první křižovatky"* ani *„začátek odbočovacího pruhu druhé křižovatky"* z toho důvodu, že je tento přídatný pruh průběžný v celé délce mezi oběma křižovatkami. Proto je vzdálenost mezi křižovatkami dána vzdáleností průsečíků os komunikací.

Pro předloženou analýzu potvrzuji věcnou správnost tvrzení v ní obsažených, jakož i správnost a relevanci závěrů analýzy.

Vzhledem k charakteru křižovatkového řešení nové D43 a stávajících I/43 a II/385 lze dodat, že by také odpovídalo skutečnosti nahlížet na tento případ jako na jednu útvarovou křižovatku místo uvažovaných dvou křižovatek. Tím by formální problém s minimální vzdáleností křižovatek zcela pominul.

Petr Holeš

[redacted]
docent ústavu pozemních komunikací Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně

V Brně dne 9. září 2019

ÚS je tedy tak závažně vadná, že musí být přepracována a výběr variant musí opakován.

225. Požadujeme, aby do Aktualizace ZÚR JMK byla zahrnuta přeložka silnice III/3846, tj. přeložka krajské silnice, která v současnosti je vedena ulicí Ondrova v MÖ Kníničky a ulicí U ZOO v MČ Bystrc. Navrhovaná přeložka silnice III/3846 by vytvořila obchvat jak pro část Bystrce, Bystrc-Zámostí, tak i pro Kníničky. Do ZÚIR JMK je také potřeba zahrnout vymezení MÚK krajských silnic II/384 a nově navrhované přeložky III/3846 u obchodního areálu (v současnosti s „UNIHOBBY marketem"). V prostoru severně od Mé Kníničky je nutno vymezit prostor pro okružní křižovatku, kde by se propojila nová přeložka silnice III/3846 ve směru od obchodního areálu s UNIHOBBY marketem na pokračování krajské silnice III/3846 ve směru na Jinačovice a také na krajskou silnici III/3847 ve směru na Rozdrojovice a na ulici Ondrova ve funkci vnitroměstské komunikace.

Nelze souhlasit s tvrzením, které pořizovatel AZÚR JMK předložil Zastupitelstvu JMK na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019 a kde uvedl, že obchvatem Kníniček není uvažováno.

Je absurdní tvrdit, že řešením je mnohamiliardová investice — Bystrcká varianta „43"; když toto řešení v porovnáním s mnohonásobně levnějším projektem přeložky silnice III/3846 dokonce přináší do území mnoho negativ, a to mimo jiné z hlediska znečištění ovzduší (kde šíření je na vzdálenost i několika kilometrů od liniového zdroje), z hlediska hlučnosti (kde se dle odborného posouzení mají vyhodnocovat vlivy minimálně do 1 200 m a kde nelze vyloučit odrazy hluku od terénu - zde strmých svahů „Baby"), z hlediska vzniku bariéry v území, z hlediska negativních dopadů na rekreační oblast brněnské přehrady a z hlediska poškození území vhodného pro obytnou zástavbu v sousedních obcích Rozdrojovice a Jinačovice. Nic z toho nebylo posouzeno.

Navíc výběr variant pro posuzování v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie a doložením zásadního pochybení, kdy dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN")*, byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN.

Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu „Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN", jak bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK.

Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést, a to ani část tranzitní dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrhu AZÚR JMK, nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo území města Brna, tj. jako **obchvat celého města Brna.**

Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MČ Kníničky na obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt tohoto obchvatu dle Ing. Kalčíka, který pořizovatel AZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele *„Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření"* na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MČ Kníničky formou **přeložky silnice III/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným" opatřením obytných oblastí MC Kníničky a Bystrc-Zámostí.**

226. Nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že územní studie JMK (dále také ÚS JMK) zpracovaná autorizovanými osobami vybrala nejvhodnější varianty. Výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN".*

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

227. Pro Optimalizovanou variantu D43 je v současně platných ZÚR JMK vymezena územní rezerva. Požadujeme, aby tato územní rezerva byla při aktualizaci ZÚR JMK prověřena a vymezena jako návrhový koridor s cílem, aby bylo možné D43 jako obchvat celého města Brna (a celé Brněnské aglomerace) realizovat co nejdříve ve prospěch celého Brna. Požadujeme, aby se tento přístup s vyvedením tranzitní dopravy z celého města Brna se stal základním kritériem pro výběr výsledné varianty dopravní infrastruktury v Brně a jeho širším okolí.

228. Návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vychází z dokončené *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen „ÚS nadřazené sítě")*. S touto ÚS nadřazené sítě nesouhlasíme, neboť její závěry nejsou založené na korektních přístupech, a to jak v přístupech k dopravnímu modelováni, tak k návazným posouzením z hlediska hlučnosti a znečistění ovzduší.

Výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"),* byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

229. Nesouhlasíme s kritérii použitými v ÚS nadřazené sítě pro hodnocení variant a způsobem aplikace těchto variant. Je naprosto nepřijatelné a neobhajitelné, aby z hlediska dopadů na obyvatelstvo byla jako nejvhodnější vybrána trasa zavlékající tranzitní dopravu do obytných zón městských částí Brna, a to ať již jako dálnice, nebo silnice I. třídy nebo nějaké odvozené řešení ve stejné trase označované jako „varianta" poučená.

230. Požadujeme, aby byl návrhu AZÚR posouzen původním návrhem v ÚS na pokračování obchvatu města Brna jižně od DI (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna). Tento návrh může dál přispět k vyvedení tranzitní dopravy z města Brna.

Požadujeme, aby, aby pro toto pokračování obchvatu města Brna a Brněnské aglomerace byl v Aktualizaci ZÚR JMK vymezen návrhový koridor nebo územní rezerva.

231. V kontextu nemožnosti realizovat Jihozápadní tangentu (viz i vyjádření náměstka hejtmana pro územní plánování pro média, že Jihozápadní tangentu nebude navrhovat) nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 135 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že návrhem v ÚS na pokračování obchvatu města Brna jižně od DI (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna) nepřináší očekávaná pozitiva — tak jako např. „klasická trasa JZT".

Trváme na tom, že oblast Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice a také další sídelní oblasti podél dálnice DI v brněnské aglomeraci jsou nadlimitně zatíženy nebo jejich nadlimitní zatížení hrozí. V této situaci je nevyhnutelné hledat veškerá možná opatření k nápravě této protiprávní situace, kterou ostatně již velmi pregnantně popsalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve Stanovisku SEA k Návrhu ZÚR JMK z roku 2016, kde MŽP uvedlo: ***„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PMIO (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"***.

Nelze ani přehlédnout fakt, že ZÚR JMK z roku 2011 byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, přičemž první ze žalobních bodů, kterým NSS odůvodnil svůj rozsudek, bylo neposouzení kumulativních a synergických vlivů i pro oblast Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice.

V ZÚR JMK z roku 2016 toto posouzení opět nebylo provedeno a ZÚR JMK byly vydány jako neúplné, jen s mnoha územními rezervami.

Nelze tedy odmítat vytvoření jižního obchvatu brněnské aglomerace, který by měl potenciál přispět k vyřešení desítky let neřešenému problému v oblasti Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice. AZÚR JMK proto měly řádně posoudit <u>všechna</u> možná opatření, jak přispět k řešení tohoto problému. Kromě zachycení dálkové tranzitní dopravy pro směry, které lze popsat uzly Jihlava a Vídeň, a to řádným dořešením kapacitní komunikace S8 se skutečným obchvatem celé znojemské aglomerace, je žádoucí také do ZÚR JMK zahrnout i trasu jižního obchvatu <u>celé</u> brněnské aglomerace, což při nerealizovatelnosti JZ tangenty (která by ostatně nebyla obchvatem brněnské aglomerace, ale jejím průtahem), pak geograficky nejbližším možným řešením pro jižní obchvat brněnské aglomerace je právě v této připomínce požadovaná komunikace.

232. Současně Zastupitelstvo MÖ Kníničky **<u>požaduje</u>**, aby Aktualizace ZÚR JMK byla řešena v širších, celokrajských, souvislostech a aby byly zhodnoceny možnosti, jak odvést tranzitní dopravu z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami dle vládou schválené Politiky územního rozvoje (PÚR ČR), a to dálnicí D55, dálnicí D35 a kapacitní silnicí S8.

obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání

Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) konkrétně nevyjádřil. V Návrhu AZÚR není nijak řešen vztah k dálnicí D55, dálnicí D35 a kapacitní silnicí S8. Nejsou nijak konkrétně zhodnoceny možnosti, jak odvést tranzitní dopravu z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami dle vládou schválené Politiky územního rozvoje (PÚR ČR).

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

233. Zastupitelstvo MÖ Kníničky **zásadně nesouhlasí** s variantami, kde by byl zahrnut jižní obchvat Kuřími, a to nejen proto, že toto řešení by zavleklo tranzitní dopravu do dalších městských částí Brna a na VMO, ale i na trasu od Jinačovic ve směru ke Kníničkám, a **požaduje** tyto varianty vyloučit.

obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové e rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 1 1, 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN")*, byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN".* Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

234. Zastupitelstvo MÖ Kníničky tímto předalo **kraji i městu Brnu** vyhledávací studii „Přeložka 111/3846 směr Jinačovice Obchvat Bystrc Zámostí a Kníničky - Úprava trasy a propočet" zpracovanou autorizovaným dopravním projektantem, Ing. J. Kalčíkem v 11/2018 a **požaduje**, aby tato studie (obsahující i cenový propočet) byla použita nejen jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK, tak i pro plánování návazné investiční akce, tj. pro plánování realizace předmětné přeložky krajské silnice III/3864.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Trváme také na zahrnutí obchvatu MÖ Kníničky do AZÚR.

Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést část tranzitní dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrh AZÚR JMK, nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo území města Brna, tj. jako obchvat celého města Brna. Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MÖ Kníničky na

obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt Ing. Kalčíka, který pořizovatel AZIJR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele *„Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření"* na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MÖ Kníničky formou přeložky silnice 111/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným" opatření obytných oblastí MÖ Kníničky a Bystrc-Zámostí.

235. Oba z těchto posudků uzavírají, že jak **hluková, tak rozptylová studie jsou nepoužitelné**. Z tohoto hlediska je výběr variant dle krajské územní studie nepoužitelný a nelze ani postupovat podle výše odkazovaného „Zadání" AZÚR JMK, tedy obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.

236. **Zásadní vady územní studie díky vadám v hlukové studii a rozptylové studii takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR JMK, které se s veřejností projednává.**

237. Dalším problémem územní studie je to, že v územní studii **nebyla posuzována aktuální verze tzv. „Optimalizované trasy D43" v Boskovické brázdě — tj. obchvat celého Brna**. K vyloučení této varianty z posuzování dle dopisu náměstka hejtmana Malečka došlo pro údajný nesoulad s normami ČSN. Toto bylo odborně vyvráceno v autorizovaném dokumentu (*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel Ing. Jiří Kalčík)*) a navíc ještě v revizním posouzení tohoto autorizovaného dokumentu (*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel* [redacted]*)*). Oba tyto dokumenty posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme nápravu, tj. zahrnutí aktuální verze „Optimalizované varianty D43" mezi posuzované varianty. Dokumenty však nepřikládáme, neboť je pořizovatel AZÚR prokazatelně vlastní.

238. Nedílnou součástí podání našich připomínek činíme autorizovaný projekt tzv. *„Optimalizované varianty D43": „Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018*". Tento dopravní projekt plně navazuje na předchozí vyhledávací studii, byl však péčí občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ. Tato konsolidovaná verze je takto předkládána Krajskému úřadu pro řízení k AZÚR JMK. Návrh osy tras D43 — varianta západní i východní jsou zachovány, je doplněna tzv. „ekono-varianta" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice. Dokumenty však nepřikládáme, neboť je pořizovatel AZÚR prokazatelně vlastní.

239. **Zásadní vady územní studie díky neoprávněnému vypuštění Optimalizované varianty D43 z posuzování takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR, které se s veřejností projednává.**

240. Zásadní připomínkou je, že tunelové řešení pro koridor „43", které na veřejném projednání v Kníničkách v návrhu AZÚR JMK verbálně garantoval jak náměstek hejtmana Maleček, tak vedoucí územního plánu na kraji, Ing. arch. Hamrlová, v návrhu AZÚR vymezeno není.

Tunel není zakreslen ani v grafické části AZÚR ani není v závazném tzv. „výroku" AZÚR. Kraj takto naprosto nedostál svým veřejným tvrzením.

V návrhu AZÚR se nalézá jen tzv. *„Úkol pro územní plánování"*, kde se požaduje, aby v návazném územním plánování, ti. úrovni územního plánu města Brna, byla zajištěna ***„nadstandardní** protihluková opatření"*. Toto není garance budoucích tunelů.

241. Nelze úkolovat orgány státní správy a samosprávy k nějakému *„nadstandardu"*. Zejména státní správa žádné nadstandardy nemůže poskytovat, ostatně občané už dnes dobře vědí, že nadstandard (např. ve zdravotnictví) znamená, že si to občan zaplatí sám. Kraj tedy snad naznačuje, že si občané už mají začít dávat korunky do prasátek, aby si ušetřili na miliardy na tunely? Město Brno se pochopitelně k žádné miliardové úhradě za tunely nehlásí. Žádný souhlas od státní investora ŘSD znám není a ani znám být nemůže, protože investiční záměry schvaluje ne ŘSD, ale Ministerstvo dopravy a toto posuzování neprobíhá v územním plánování ale v rámci tzv. „územního řízení".

Když kraj dále v Návrhu Aktualizace ZÚR upřesňuje, co by tím nadstandardem mělo být, pak v závorce v textu uvádí „(**např.** překrytí, tunel, tubus)". Každý ví, že ani tato formulace není jednoznačná, neboť použití výrazu „**například**" neznamená závazek použít jednu z uvedených tří položek, ale také cokoliv jiného, tedy třeba silnice I. třídy **<u>bez</u> „překrytí, tunelu, tubusu".**

Po hlasité kritice z řad veřejnosti se náměstek hejtmana Maleček pokoušel tuto situaci zachraňovat a z blamáže vybruslit, když v Rozhovoru pro Brněnský deník v sobotu 26. 10. 2019 uvedl, že *„Budu žádat, aby slovo například bylo vyškrtnuto"*. Podmínka pro *„úkoly pro územní plánování"* pro město Brno i po vypuštění slova „například" však zůstává stejně nesmyslná.

242. Řádné posouzení vlivů navrhované transevropské komunikace „43" v Návrhu AZÚR JMK absentuje.

243. **Požadujeme vedení transevropské komunikace „43" jako plnohodnotného obchvatu <u>celého</u> města Brna.**

K tomu již existuje autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované varianty D43" a ZÚR JMK z roku 2016 vymezily sadu územních rezerv pro koridor obchvatu celého Brna, severní obchvat Kuřimi, obchvat Lipůvky a pro obchvaty všech dalších obcí od dálnice Dl po Lysice.

Jak je uvedeno výše tento existující projekt Ing. Kalčíka byl péčí občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ.

244. Tato konsolidovaná verze autorizovaného projektu (*„Optimalizace trasy D43/S43 v úseku Dl — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018"*) je takto činěna součástí našeho podání. Projektovou dokumentaci však nepřikládáme, protože je pořizovatel AZÚR prokazatelně již vlastní jak v listinné, tak v elektronické podobě.

245. Návrh osy trasy D43 — varianta západní i východní jsou v autorizovaném projektu („Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018" zachovány, projektová dokumentace je však navíc doplněna o tzv. „ekono-variantu" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice, kterou požadujeme AZÚR také posoudit z hlediska SEA.

246. Požadujeme, aby projekt *„Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018"* byl do AZÚR JMK zapracován jako celek, a to až po MÚK Skalice nad Svitavou a včetně obchvatu Sebranic.

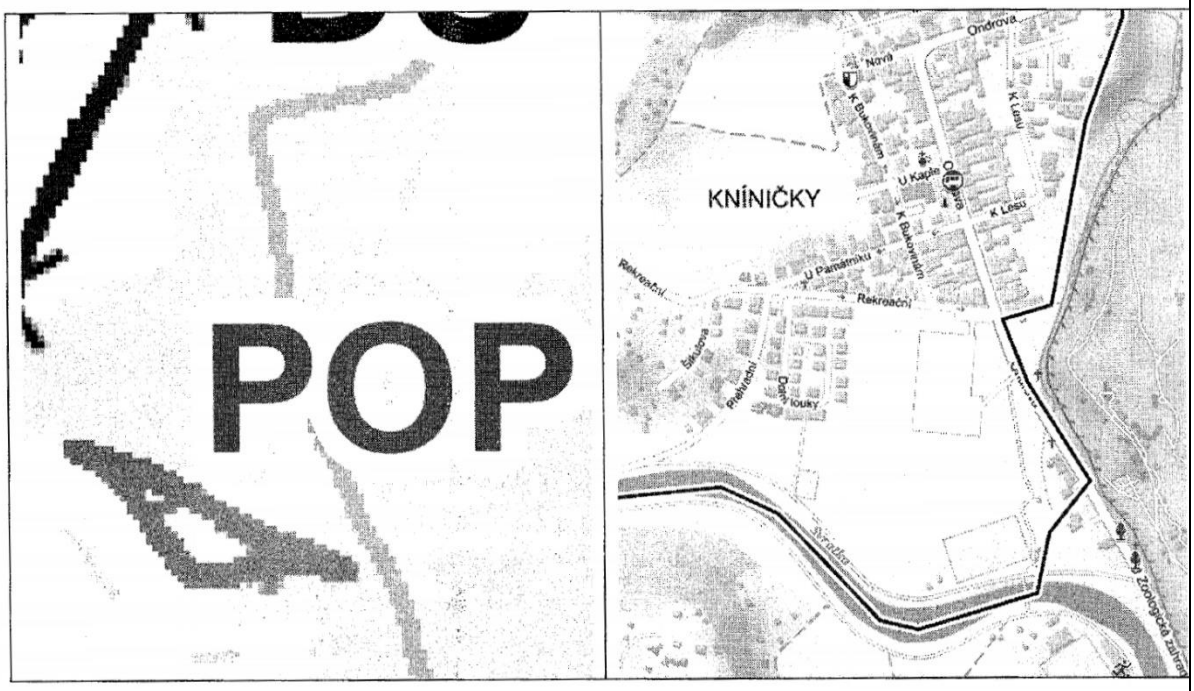
247. U MÚK Skalice nad Svitavou (dle projektu „Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018") požadujme koridor D43 ukončit, neb v tomto bodě již existuje přímé a modernizované napojení města Boskovice silnicí II/150.

248. V návazné oblasti od MÚK Skalice nad Svitavou je nutné navrhnout modernizaci silniční sítě, a to jak pro směr na Svitavy (včetně obchvatu Svitávky), tak pro směr na Velké Opatovice (včetně obchvatu Boskovic a všech obcí až po severní hranici JMK).

Toto je jediné smysluplné řešení, neboť pro tento úsek Centrální komise Ministerstva dopravy nevydal rozhodnutí, tedy de facto odmítla předložený podklad, studii PK Ossendorf, pro úsek mezi MÚK Svitávka a Starým Městem.

Centrální komisí dne 30. 4. 2019 nebylo rozhodnuto ani o tom, jaká komunikace zde má být (nebylo rozhodnuto o kategoriální šířce komunikace) a termín pro předložení upravené studie nebyl ani stanoven.

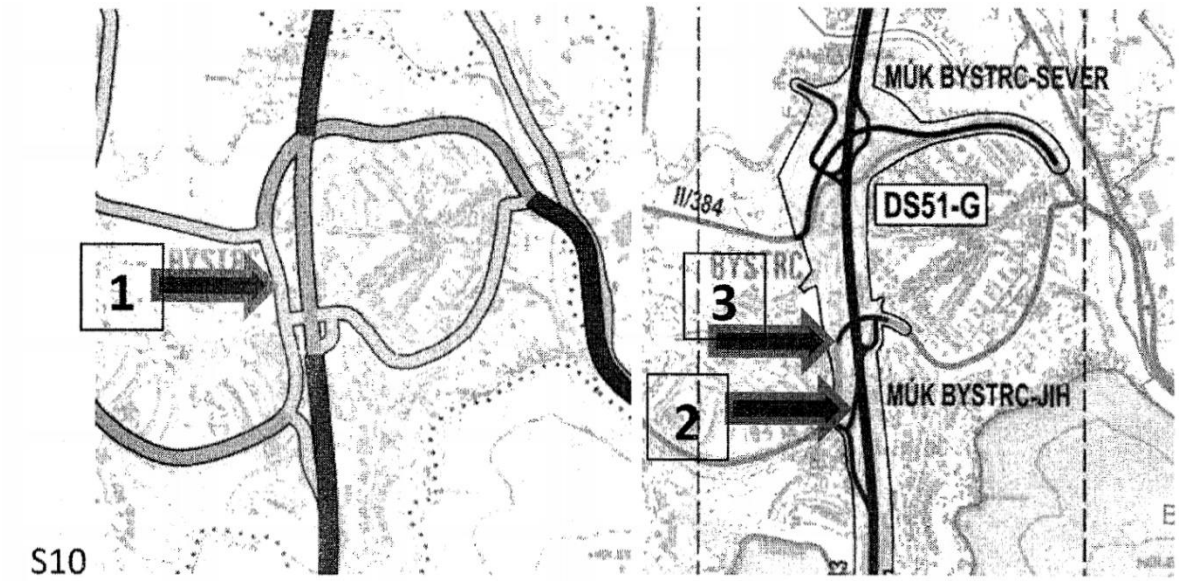
249. V návrhu AZÚR je zahrnut i návrh protipovodňových opatření na území MČ Kníničky.



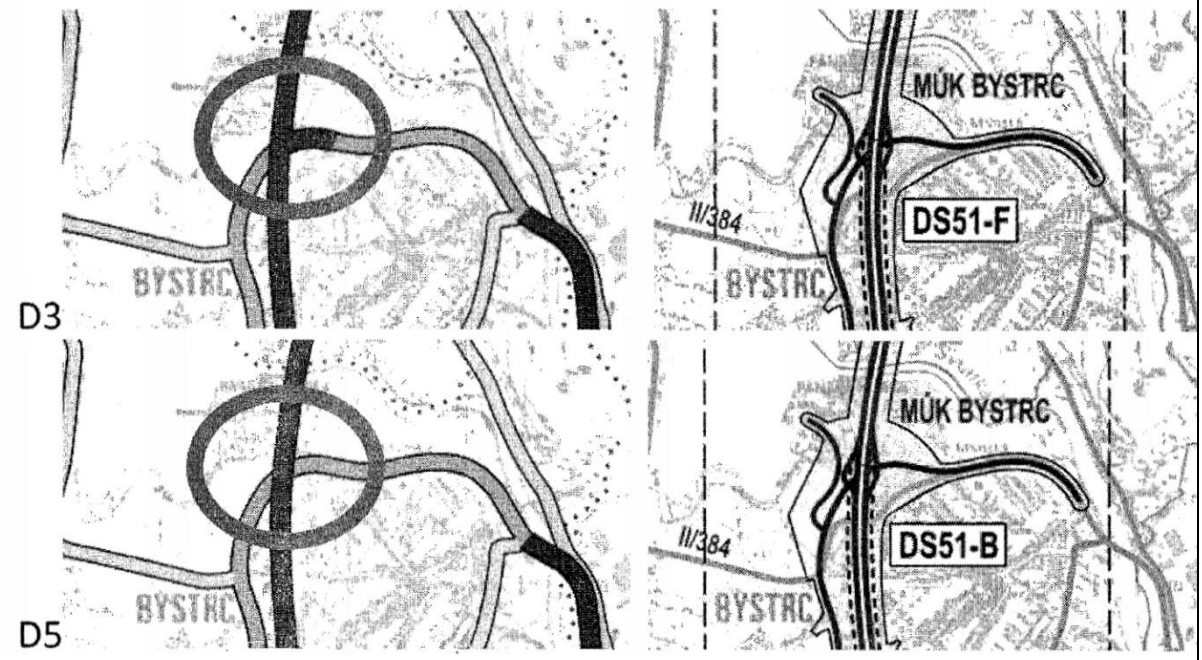
Nesouhlasíme, aby se oblast pod obytnou zástavbou „Dolní Louky" měla vybagrovat, aby vznikla tzv. berma – suché/mokré rozšíření koryta řeky, kde by se měla zachytit „povodňová" voda.

MČ Kníničky zpracovala v minulosti urbanistickou studii pro celý prostor mezi řekou Svratkou a ulicemi Přehradní / Dolní Louky / Rekreační / Ondrova, kde bylo navrženo významně citlivější řešení, které nevyžaduje územně plánovací vymezení plochy bermy, ale zahrnuje pouze jednoduchá, levná a jednoznačně účinná technická opatření, které se nevymezují v ZÚR a která jsou skutečně tzv. *„přírodě blízká"* a ne přírodu likvidující (hloubení bermy s likvidací břehu Svratky, kde se vyskytují chránění živočichové, a s likvidací vzrostlé aleje a promenády / cyklostezky)".

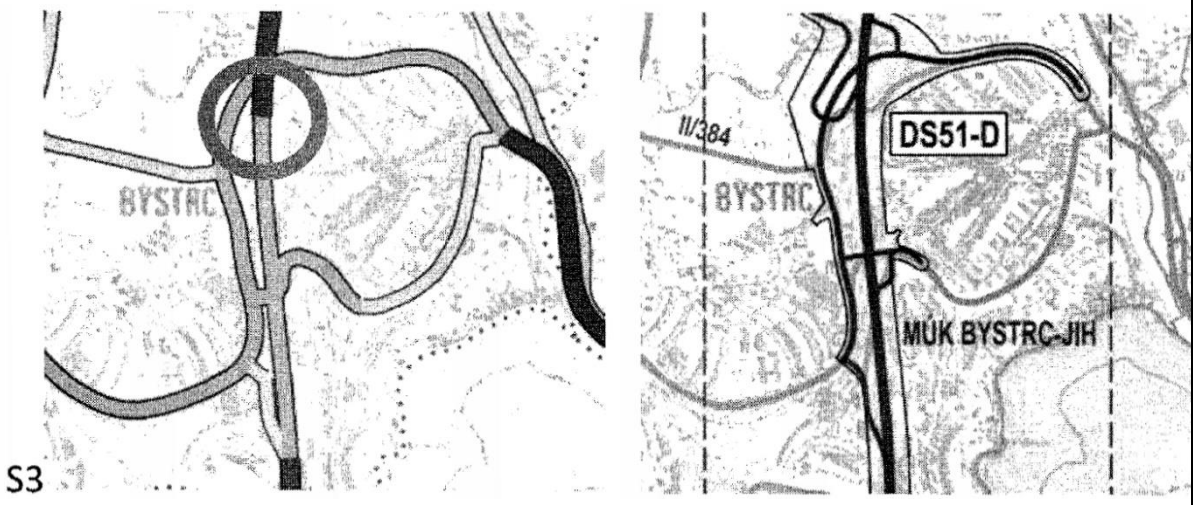
250. Dopravní modelování v ÚS modeluje nenavržené dopravní řešení. Toto je možné demonstrovat na variantě SIO, kdy je uvažována komunikace Páteřní – označeno „1", není uvažován sjezd ze „43" -označeno „2" a napojení na ulici Vejrostovu má nereálné trasování označeno „3".



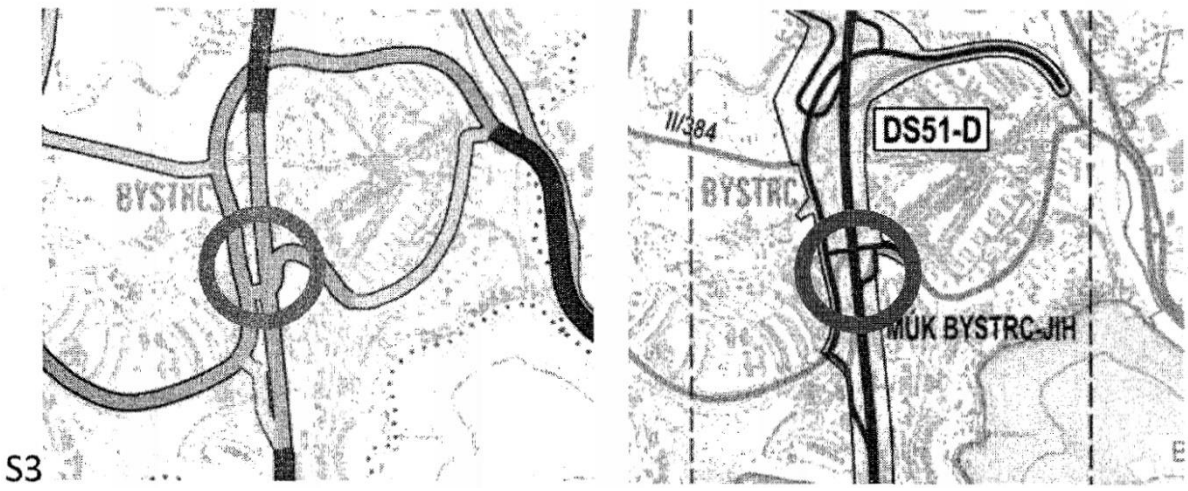
251. Dopravní modelování v ÚS modeluje jiné dopravní řešení, než je navrženo pro varianty. Toto je možné demonstrovat na variantách D3 a D5. Stejné dopravní řešení je jednou modelováno se sjezdem na Bystrc a jednou bez něj



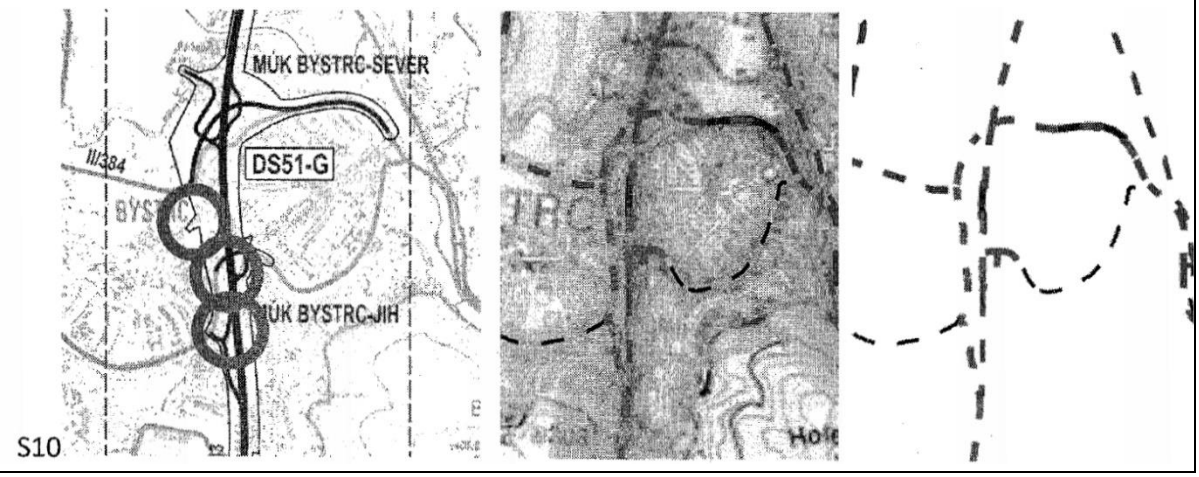
252. V rámci dopravního modelování v ÚS, je potřeba vysvětlit úbytek intenzity na komunikaci v místě, kde není žádný sjezd



253. Je potřeba vysvětlit nesoulad mezi návrhem varianty a provedeným dopravním modelováním v ÚS pro variantu S3



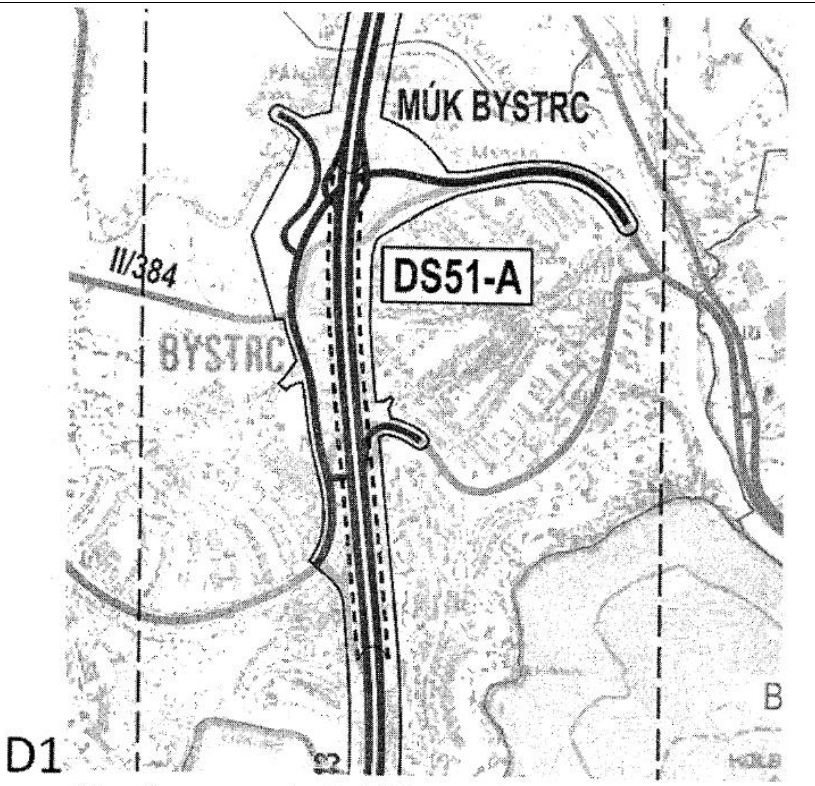
254. Vyhodnocení hlukové studie se zakládá na nereálném trasování komunikací v rozporu s návrhem variant. Demonstrovat lze například na variantě S10. Rozpory jsou označeny.

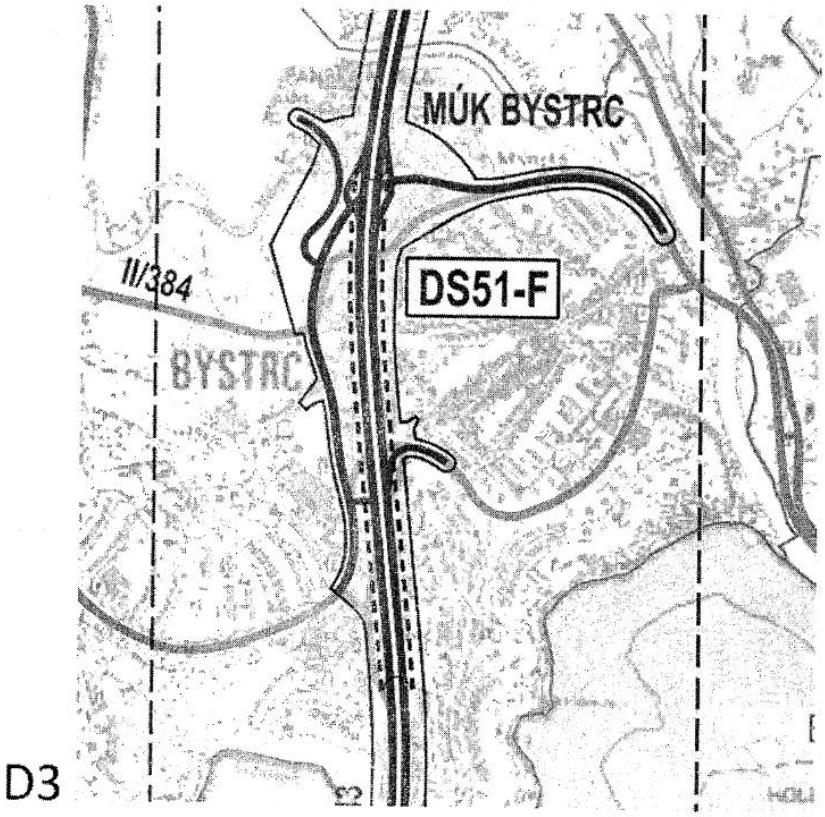


255. Závěry hlukové studie v ÚS jsou špatně, protože je chybné její zpracování a vyhodnocení na základě odlišného trasování variant, vzhledem k návrhu variant.

256. Závěry ÚS jsou špatně, protože je chybné zpracování a vyhodnocení hlukové studie a dopravního modelování na základě odlišného trasování variant (vzhledem k návrhu variant).

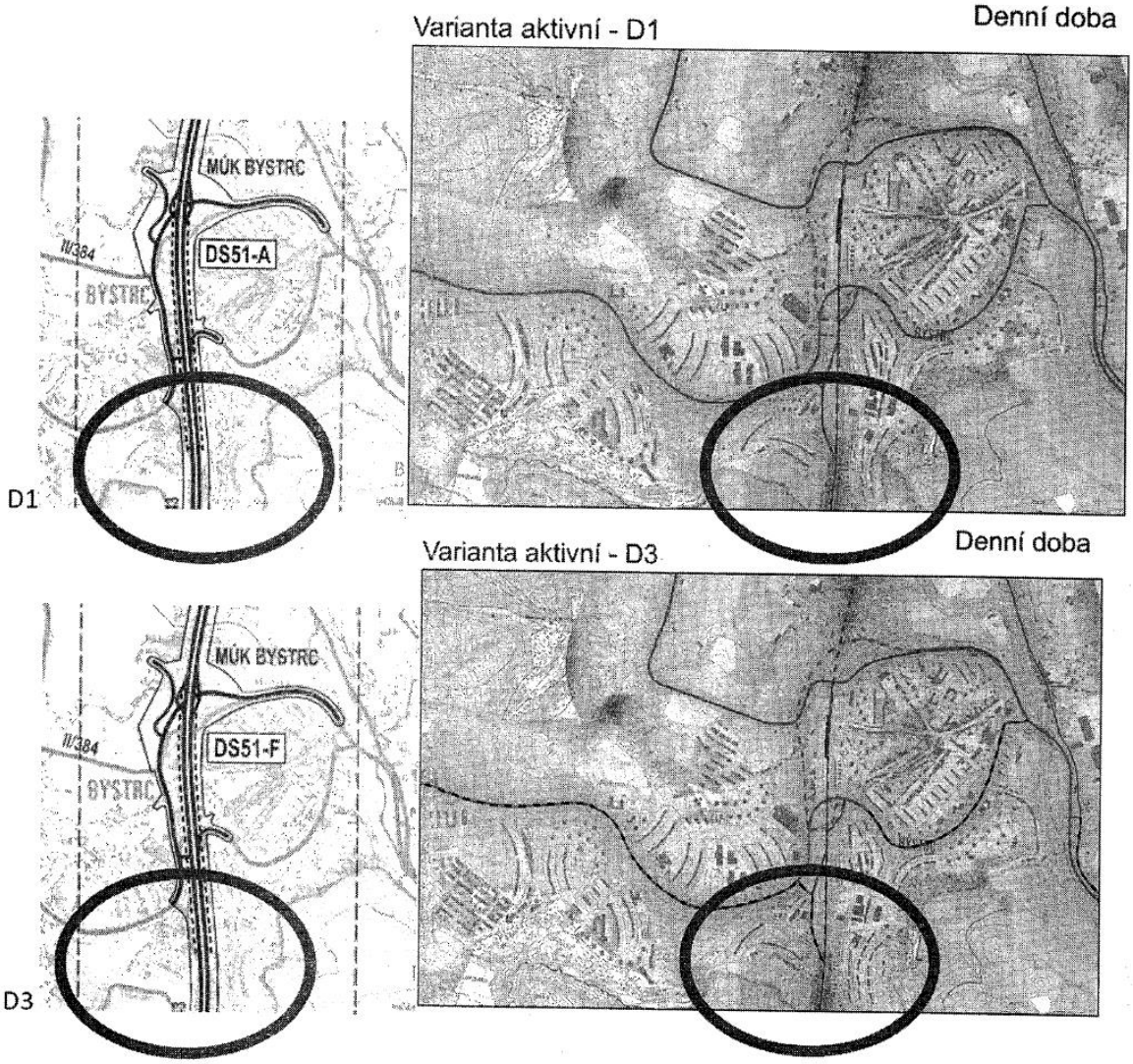
257. V rámci hlukové studie byla u variant D1 a D3 provedena simulace uvažující v Bystrci tunely což je v rozporu s textovou částí. Lze citovat z přílohy E1: „V rámci silniční sítě byly již při výpočtech také uvažovány stávající, ale i navrhované, nové tunelové úseky, které je možné považovat za způsob protihlukového opatření v konkrétní lokalitě. Rozmístění a způsob využití těchto tunelů se liší dle konkrétní varianty dopravního modelu. Nicméně jedná se pouze u tunely, které byly navrhovány z dopravního hlediska kvůli průchodu krajinou nikoli z důvodu vlivu na veřejné zdraví." V' oblasti Bystrc Stará dálnice, není tunel nezbytný z hlediska průchodu krajinou. Tento rozpor mezi grafickými výstupy a textovou částí je potřeba vysvětlit. V každém případě jsou ale závěry hlukové studie v daném stavu k ničemu, protože porovnávají nesmyslná řešení v rozporu s textovou částí. Stejné závěry lze uplatnit na celkové vyhodnocení a doporučené varianty, které jsou posuzovány v rámci návrhu AZÚR.





258. V rámci hlukové studie byla u variant D1 a D3 provedena simulace uvažující v Bystrci tunely což je v rozporu s textovou částí. Lze citovat z přílohy E1: „V rámci silniční sítě byly již při výpočtech také uvažovány stávající, ale i navrhované, nové tunelové úseky, které je možné považovat za způsob protihlukového opatření v konkrétní lokalitě. Rozmístění a způsob využití těchto tunelů se liší dle konkrétní varianty dopravního modelu. Nicméně jedná se pouze u tunely, které byly navrhovány z dopravního hlediska kvůli průchodu krajinou nikoli z důvodu vlivu na veřejné zdraví.” V oblasti

Bystrc Stará dálnice, není tunel nezbytný z hlediska průchodu krajinou. Tento rozpor mezi grafickými výstupy a textovou částí je potřeba vysvětlit. V každém případě jsou ale závěry hlukové studie v daném stavu k ničemu, protože porovnávají nesmyslná řešení v rozporu s textovou částí. Stejné závěry lze uplatnit na celkové vyhodnocení a doporučené varianty.



259. Zachovat historické spojení mezi Bosonohami a Troubskem, a to jak pro automobilovou dopravu, tak pro pěší. Je zde nutné zachovat propojení pro farníky z Bosonoh, neboť Bosonohy z tohoto hlediska spadají pod faru v Troubsku a je zde nejen farní kostel, ale i hřbitov využívaný Bosonohami.

260. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.

261. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.

262. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně hlukových zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné. Nová komunikace by musela splňovat zákonné limity bez korekce na starou hlukovou zátěž, což je naprosto nerealistické, neb již dnes v některých částech Bosonoh dle vyjádření Krajské hygienické stanice JMK hlučnost bez korekce na starou hlukovou zátěž přesahuje až 0 13 dB.

263. Vyloučit napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.

264. Argumentace, že napojování na D1 v Bosonohách pro dopravu z městské části Bystrc je zde žádoucí, je nepřijatelná. Toto je zcela absurdní argumentace, neboť jednak doprava z Bystrce napojující se na D1 v celém úseku D1 okolo Brna nebyla doložena jako významná a pro tu relativně nízkou existující intenzitu nepochybně jsou dostačující existující napojení na Dl a to Brno-západ a Kývalka. Existence mimoúrovňové křižovatky na území Bosonoh má tak velké negativní vlivy, že je nelze vyvážit velmi diskutabilním přínosem pro dopravu z čistě obytné městské čtvrti jako Bystrc na D1.

265. Argumentaci zanořením D43 pod niveletu exitující dálnice Dl nebo dokonce tunelové řešení v prudkém kopci nad Veselkou nelze označit než jako nerealistické a absurdní. Náklady na jakékoliv dlouhé tunely pro D43 v tomto místě neobstojí oproti standardním dopravním řešením, kterým je nezavlékání nákladní tranzitní dopravy do celého města Brna, tedy realizace obchvatu města Brna v Boskovické brázdě.

266. Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.

267. Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice Dl, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa Dl vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.

268. Vzhledem k tomu, že v SEA k ZÚR JMK z roku 2016 nebylo provedeno posouzení vlivů ze zkapacitněné dálnice D1, a to jak z hlediska hlučnosti, tak z hlediska znečištění ovzduší, trváme na tom, že toto musí být provedeno v SEA k AZÚR.

269. Ke snížení negativních vlivů z dálnice Dl musí být navržena v AZÚR taková územně plánovací opatření, která zajistí odvedení co největší části dálkové tranzitní dopravy z dálnice D1 na jiné komunikace.

270. Ve smyslu výše uvedené připomínky je nepřípustné, aby doprava pro směr Praha — Vídeň byla vedena přes Brno a měla negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy. V ZÚR JMK je proto nutné přehodnotit jak zavlékání dálkové dopravy do brněnské aglomerace po D52 a zrušit jak záměry D52- JT Rajhrad Brno-Chrlice II a D52 Mikulov Pohořelice a naopak v AZÚR je nutno snížit dnešní nevýhodnost trasy (Vídeň -) Znojmo — Jihlava — (s návazností na směry Praha / Kolín / Pardubice / Hradec Králové / Liberec), tedy řádně v AZÚR JMK vymezit kapacitní obchvat Znojma jako součást naplnění úkolu ze závazné Politiky územního rozvoje ČR) tj. povinnosti dopadající i na Jihomoravský kraj, vymezit kapacitní silnici S8. Toto povede k i odvedení části tranzitní dopravy ze směru komunikace 43, neb je nesmyslné vést dálkovou tranzitní dopravy Vídeň — Štětín (Polsko) přes brněnskou aglomeraci, včetně MÖ Brno-Bosonohy) a vynucovat si v situaci, kdy existují jiná řešení, zde trasování komunikace 43 a umisťování MÚK Brno-Bosonohy / Troubsko.

271. V AZÚR je nutné korigovat naprosto prioritní záměr pro MÖ Bosonohy, tj. obchvat Bosonoh, a to tak, že koridor bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí Dl a odvětvení obchvatu z existující II/602 a jeho zpětné napojení na II02 bude upraveno tak, aby bylo trasováno, co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy.

272 tedy umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.

273. V SEA k AZÚR je nutné ověřit kumulativní negativní vlivy zkapacitněné dálnice D1 a obchvatu MČ Bosonohy s tím, že bude prokázáno, že realizací tohoto obchvatu budou všechny dodrženy zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší. Toto nebylo doposud provedeno.

274. Požadujeme zachování silničního spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy — Nová v obci Troubsko. Je to pro MČ Bosonohy zásadní i ze společenského hlediska, neb pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.

275. Požadujeme plné zatubusování Dl a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby Bosonoh i proto, aby zde byla odstraněna bariéra v terénu, která zde vznikla chybně navrženým protnutím historicky prakticky srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko.

276. Požadujeme obnovení přímého Bosonoh propojení s Ostopovicemi, které bylo zrušeno výstavbou D1, avšak jen pro pěší a cyklisty. Tedy požadujeme změnu oproti ZÚR JMK.

277. Požadujeme zrušení krajské silnice II/602 přes MČ Bosonohy s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 požadujeme v AZÚR převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro vitro-areálovou dopravu v MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší, tedy nelze dále řešení této situace oddalovat a nadlimitně zatěžovat obyvatele MČ Bosonoh, včetně dětí ve škole a v mateřské škole. Takto vyloučená doprava nesmí zatěžovat okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.

278. Nesouhlasí s trasováním VRT podél dálnice D1, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR

279. Požadujeme, aby byla posouzena i varianta trasování VRT dle projektu Ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice Dl a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na MČ Brna, tj. Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.

280. Požadujeme, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, tedy nadmístní záměry. Je povinností ZÚR toto vymezovat, a proto požadujeme toto napravit v AZÚR s tím, že budou vymezeny takovéto regionální cyklotrasy přes MÖ Bosonohy ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky. Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

281. Požadujeme prověřit západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích.

282. Žádáme, aby komunikace 43 byla realizovaná mimo katastr MČ Bosonohy a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Požadujeme trasování 43 jako plnohodnotný západní obchvat celé brněnské aglomerace dle Optimalizované varianty Ing. Kalčíka (viz doplněný projekt 06/2019, který již byla na krajský úřad předán).

283. Vzhledem k povinnosti orgánů územního plánování se zabývat i ekonomickou stránkou územního plánování (viz ustanovení §19 stavebního zákona v části „Úkoly územního plánování", odst. 1 písm. j), která stanovuje „prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území") požadujeme do AZÚR doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43", tedy jak varianty bystrcké/německé, tak varianty Optimalizované (dle projektu Ing. Kalčíka 06/2019, a to včetně zde uvedené ekono-varianty), tak variant navrhovaných dle Územní studie pro AZÚR (2018, doplněk 02/2019).

284. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, jasně v AZÚR doložit propojení MČ, Bystrc, a Bosonohy.

285. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase pak dopravním modelem požadujeme doložit intenzity dopravy, a to včetně dopravy přes MČ Kohoutovice a dopravy z komunikace „43" přiváděné do Bosonoh.

286. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak v AZÚR požadujeme srozumitelně a jednoznačně doložit typ dopravního řešení pro MÚK Bosonohy/Troubsko.

287. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně

dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).

288. Při hledání řešení odpovídajícímu výše uvedeným požadavkům musí být objektivně posouzeny (a to ze všech relevantních hledisek jako je hledisko 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".

289. Vyhodnocení hodnocení variant v návrhu Aktualizace požadujeme zcela přepracovat, neboť je založeno nejen na nesprávné volbě kritérií, ale i na naprosto absurdním hodnocení. Je naprosto nepředstavitelné, že by bylo možné, aby hodnocení pro tranzitní dopravu zavlečenou do druhého největšího města republiky mohlo být vyhodnoceno jako varianta s nejmenším negativním dopadem. Jediným přípustným návrhem pro Aktualizaci ZÚR může být jen plnohodnotný obchvat celému města Brna.

290. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.

291. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.

292. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně hlukových zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné. Nová komunikace by musela splňovat zákonné limity bez korekce na starou hlukovou zátěž, což je naprosto nerealistické, neb již dnes v některých částech Bosonoh dle vyjádření Krajské hygienické stanice JMK hlučnost bez korekce na starou hlukovou zátěž přesahuje až 0 13 dB.

293. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.

294. Vyloučit argumentaci, že napojování na D1 v Bosonohách pro dopravu z městské části Bystrc je zde žádoucí. Toto je zcela absurdní argumentace, neboť jednak doprava z Bystrce napojující se na D1 v celém úseku D1 okolo Brna nebyla doložena jako významná a pro tu relativně nízkou existující intenzitu nepochybně jsou dostačující existující napojení na D1 — a to Brno-západ a Kývalka. Existence mimoúrovňové křižovatky na území Bosonoh má tak velké negativní vlivy, že je nelze vyvážit velmi diskutabilním přínosem pro dopravu z čistě obytné městské čtvrti jako Bystrc na D1.

295. Argumentace zanořením D43 pod niveletu exitující dálnice Dl nebo dokonce tunelové řešení v prudkém kopci nad Veselkou nelze označit než jako nerealistické a absurdní. Náklady na jakékoliv dlouhé tunely pro D43 v tomto místě neobstojí oproti standardním dopravním řešením, kterým je nezavlékání nákladní tranzitní dopravy do celého města Brna, tedy realizace obchvatu města Brna v Boskovické brázdě.

296. V procesu Aktualizace ZÚR JMK posoudit celkovou dopravní koncepci kraje s koncentrací dopravy do Brněnské aglomerace a porovnat ji s koncepcí s odvedením dopravy z Brněnské aglomerace. Specificky se také zaměřit na nákladní dopravu a intenzitám této dopravy dát adekvátně větší váhu než dopravě osobní (tj. vycházet z reality, že jedno nákladní vozidlo má mnohonásobně větší negativní vlivy z hlediska hlučnosti i znečistění ovzduší než vozidlo osobní). Toto doposud nebylo provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.

297. Provést posouzení SEA a HIA pro celou koncepci dopravy včetně koridorů schválených v ZÚR JMK (především D52 a D52/JT a D43 na severu v návaznosti na D35), a to s plnohodnotným posouzením všech kumulativních a synergických vlivů na území celého kraje a zejména detailně v Brněnské aglomeraci, ve Znojemské aglomeraci a v Břeclavi. 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. Toto doposud nebylo provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.

298. Požadujeme maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou. Návrh AZÚR tranzitní dopravu do Brna zavléká a prosazuje zásadně chybné řešení oblasti druhého největšího města ČR bez možnosti z něj vyvést jediné tranzitní vozidlo. Pokračuje tak chybný postup ze ZÚR, a to musí být v AZÚR napraveno.

299. Požadujeme stanovit taková opatření, která ochrání sídla podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2). Toto doposud nebylo provedeno. Nestanovení těchto opatření má zásadní negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy, neb oblasti Bosonohy/Troubsko se v koncepcích prosazovaných v ZÚR a AZÚR koncentruje cca 100 tis vozidel, z toho naprostou většinu tvoří doprava tranzitní.

300. Vzhledem k zjištěným vadám dopravního modelu použitého v souvislosti s přípravou variant pro ZÚR JMK napravit zjištěné chybné intenzity dopravy na hraničních přechodech Mikulov a Břeclav a požadujeme zpracovat nový plnohodnotný dopravní model pro celou síť páteřních silnic (dopravní koncepci), obsaženou v ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Chybné řešení na hranicích ČR vyvolává zásadní chyby v oblasti jádra kraje, tedy i v oblasti Bosonohy/Troubsko.

301. Požadujeme prověřit a přehodnotit trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Toto doposud nebylo provedeno a řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko.

302. V ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA. Z tohoto důvodu je musí být úsek řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR JMK Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

303. Požadujeme přepracovat dopravní hodnocení, konkrétně schází hierarchické hledisko a uvážení, do jaké míry vedou jednotlivé varianty k nápravě v těch urbanizovaných oblastech, ve kterých již v minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečištění ovzduší nebo kde takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování by mohlo hrozit. Toto doposud nebylo provedeno.

304. Požadujeme doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Lipůvka a prosadit takovou variantu, která by jmenované obce co nejméně zatěžovala. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

305. Požadujeme doplnit hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malé Lhoty pro variantu „Optimalizovanou" a pro variantu „německou". Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

306. Požadujeme doložit nápravu protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to i specificky pro oblast Bosonohy/Troubsko. Toto doposud nebylo provedeno.

307. Požadujeme doložit, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů. Toto doposud nebylo provedeno.

308. Požadujeme v procesu Aktualizace ZÚR JMK pracovat pouze s takovými variantami, které nezavlékají tranzitní dopravu do Brna a jejich výběr přesvědčivě zdůvodnit (např. jižní vs. severní obchvat Kuřimi). Toto doposud nebylo provedeno.

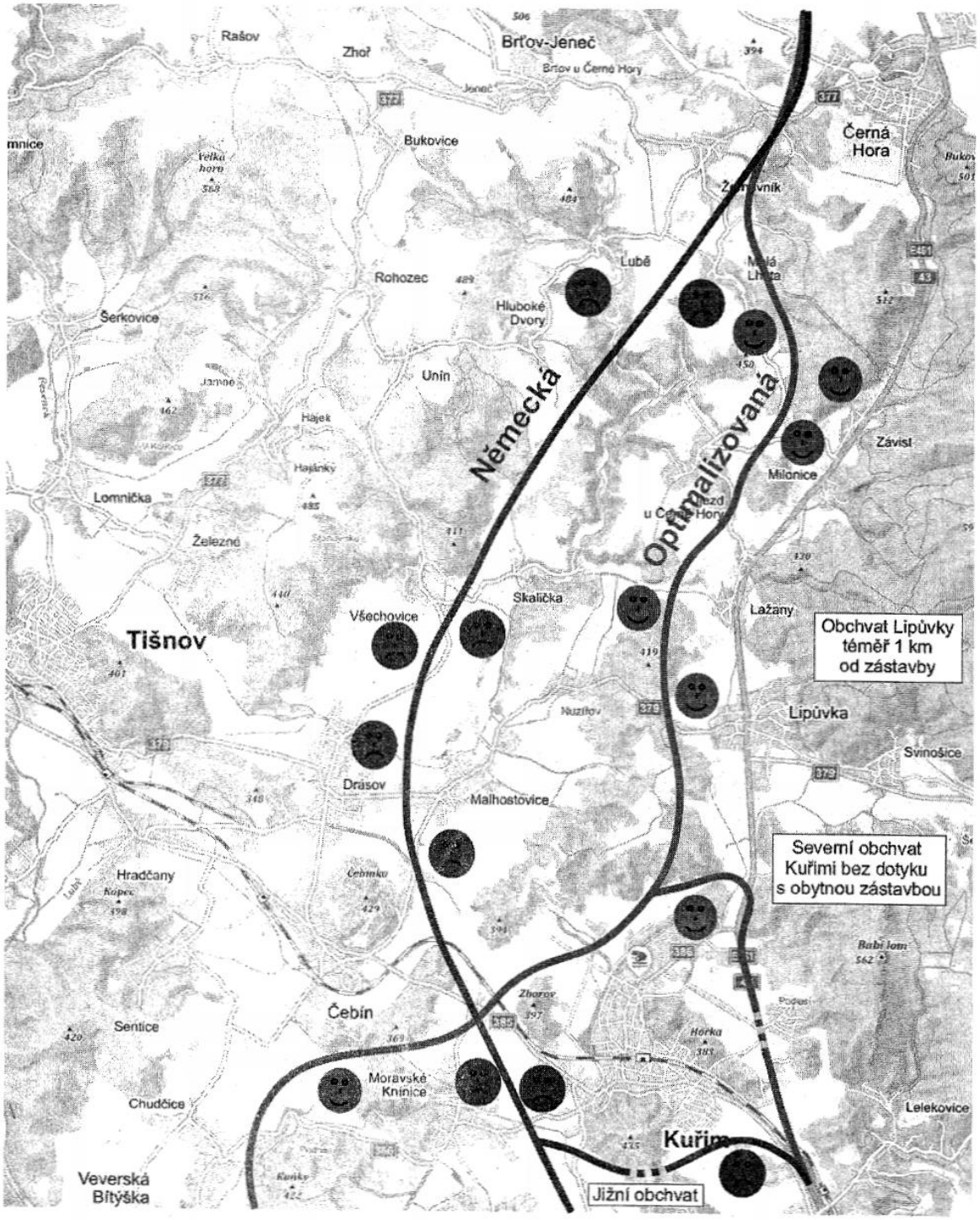
309. Namítáme, že k pochopení, že územní studie je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mezi 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

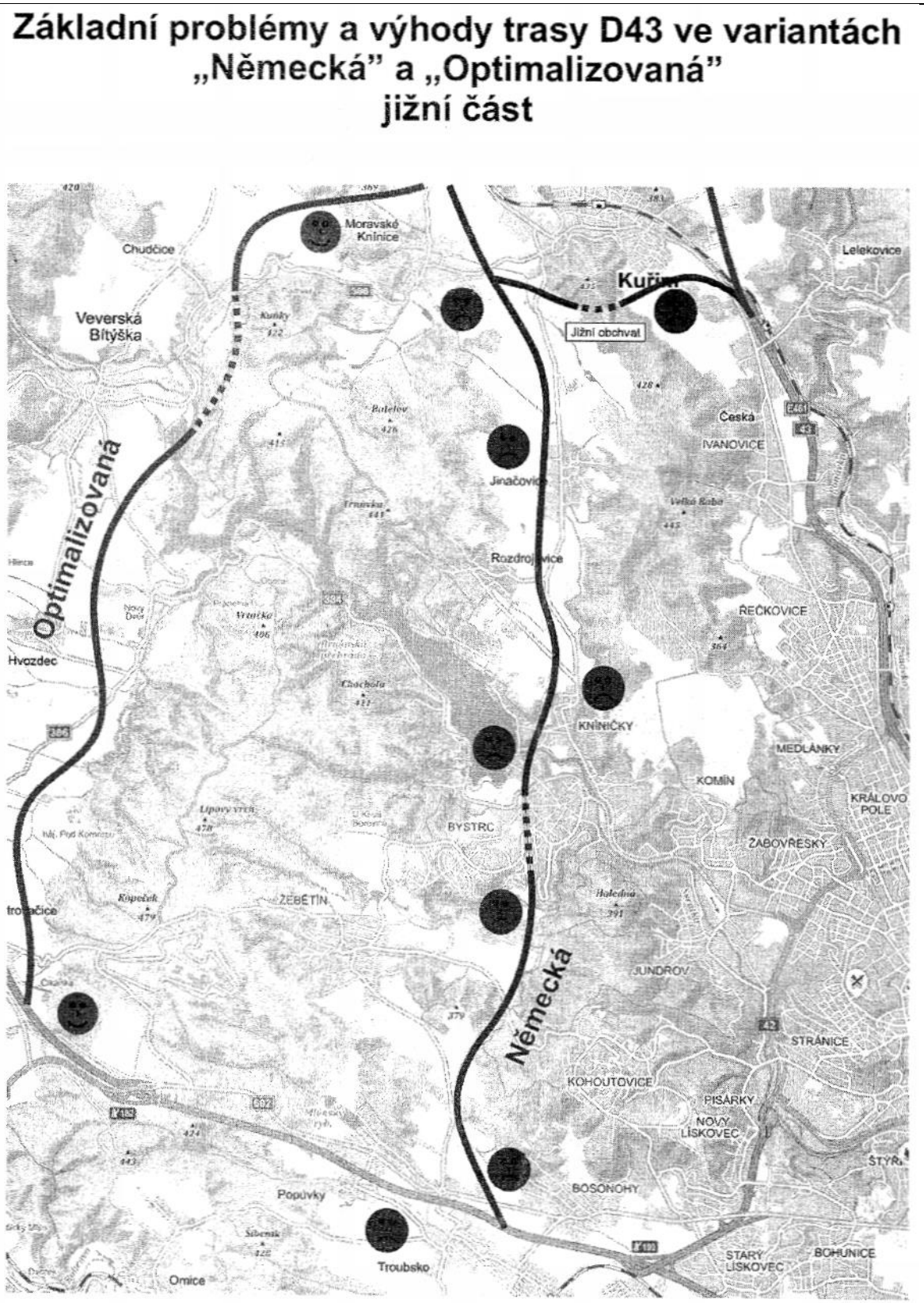
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným" (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým" (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé" (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či 11/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné" (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky,

Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice) Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část





Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

310. Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov — Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín — Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek". Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv 0 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43" jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „naléhavém veřejném zájmu", kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43"). Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty" jako varianta „silniční" zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou" (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43" došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam." Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

311. Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem.

Je také zcela pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZI'JR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunei, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81 c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování."

312. Zásadní konflikt s Natura 2000.

Je neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 — EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43". Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim — Svitávka Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: „Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek". Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43", kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Vyhodnocení připomínek 1. až 145.

Připomínky směřují ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, k informativnímu dokumentu pro zastupitelstvo JMK a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno jejíž součástí byla hluková studie, rozptylová studie a dopravní modelování.

KrÚ JMK připomínky ke Zprávě o uplatňování řádně vyhodnotil. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 a vyhodnocení připomínek byly dne 28.3.2019 předloženy Zastupitelstvu Jihomoravského kraje, které Zprávu o uplatňování schválilo.

Vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování zůstává v platnosti.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 146. až 211.

Připomínky směřují k hlukové studii, která byla zpracována jako součást ÚS JMK. K posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 212. až 223.

Připomínky směřují k rozptylové studii, která byla zpracována jako součást ÚS JMK. K zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 224.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 225. až 229.

Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiku nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky.

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní

doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější.

Tvrzení podatele, že nebyly posouzeny vlivy záměru D43-I/43 z hlediska ovzduší, hluku, krajiny atd. je nesprávné. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz. výše k připomínce 224.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B – Natura). Koridor D43-I/43 byl hodnocen viz. oddíl A a B SEA.

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 230. a 231.

Velký obchvat města Brna jižně od D1 byl prověřen v ÚS JMK a dále nebyl sledován. V ÚS JMK se neprokázala účinnost jakékoliv stopy, délky či kategorie velkého jižního obchvatu (VJO). Varianty obsahující VJO byly z hlediska zanedbatelné účinnosti na dopravně – urbanistický systém zařazeny

do kategorie nedoporučené.

Žádný právní předpis neukládá projektantovi návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK povinnost převzít a vyhodnotit do řešení návrhu všechny varianty obsažené v ÚS JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 232. až 234.

Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. nemá mandát podávat připomínky za zastupitelstvo MČ Kníničky. Připomínky MČ Kníničky jsou řádně vyhodnoceny viz. podání O 042-10.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 235. až 239.

K ÚS JMK a jejím částem hlukové a rozptylové studii podrobněji v příloze vyhodnocení.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz. výše k připomínce 224.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 240. a 241.

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

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.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„[volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 242.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru „43“ ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 243. až 248.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 249.

Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 bylo prověřeno upřesnění vymezení protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10 v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna" a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část" (Aquatis a.s., 09/2015).

K namítané technické nevhodnosti opatření uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu.

Upřesnění plochy na území MČ 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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 plochy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci opatření. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 250. až 258.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 259.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 260.

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 261. až 263.

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 264. a 265.

Jedná se o subjektivní názor podatele. V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 266. až 273., 275., 277., 278.

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz. stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 274. a 276.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 279.

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 280.

Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 281.

ZÚR vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 282.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Informace k ÚS JMK podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 283.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 284.

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 285.

Modelování dopravy bylo zpracováno k ÚS JMK. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není povinnost zpracovávat modelování dopravy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 286.

Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 287. a 289.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 288. a 296.

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 290.

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 291. až 293.

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 294. a 295.

Jedná se o subjektivní názor podatele. K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 287. a 289.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 297.

V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší zmíněných v připomínce) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) včetně vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 291.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 298.

K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 287. Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy“ zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 299.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 300.

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. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 301. a 302.

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího

správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 303.

Obsah územně plánovací dokumentace je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Jednotlivé záměry byly odůvodněny viz. text Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 291.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 304. a 305.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA).

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 306. a 307.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 308.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz. textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 309.

Optimalizovaná varianta „43“ byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci

jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 310.

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz. výše k připomínce 224.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 311.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni

územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 312. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.46. [redacted]

Poř. číslo	**V 46**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160719/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				
		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínka

Námitky ze strany občana k veřejné vyhlášce „návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ a dále námitka k veřejné vyhlášce opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci“.

Jako vlastníci dotčeného pozemku [redacted] a rodinného domu [redacted] podáváme v zákonné lhůtě 30 dní (viz zveřejněno na úřední desce od 23.9 2019 – KÚ JMK – lhůta 30 dnů) vedenou pod č.j. JMK 135039/2019 a pod Sp. Zn. S-JMK 50049/2019.

Dokumentace ve stupni „studie“ bezprostředně navazuje na vydané „opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci“, která je vedena pod č.j. OV-ČJ/52608-19HAS a pod s.z. OV/4151-2019/HAS jež bylo vydáno „MĚSTKÝ ÚŘAD ŠLAPANICE“. Už samotný název je chybný, protože se nejedná o jednu komunikaci, ale o více komunikací. Tato plánovaná úprava dopravního značení bude mít neblahý vliv na občany, a to především zvýšenou četností dopravy, která vyvodí zvýšený hluk a vibrace.

Nebyla zpracována žádná hluková studie ani nebyl zpracován dopravní model či projektová dokumentace, která by potvrdila či vyvrátila závěry. Tyto úpravy dopravního značení jsou nepodložené a nelze je považovat v tomto stupni dokumentace „studie“ jako realizovatelné ve smyslu **vyhlášky 405/2017**, kde je uvedeno „rozsah jednotlivých částí a položek musí odpovídat druhu a významu stavby, charakteru navrhované změny v území, **charakteru navrhované změny vlivu užívání stavby na území, podmínkám v území, umístění stavby, stavebně technickému provedení, účelu využití, vlivu na životní prostředí a době trvání stavby**.“. Na tyto připomínky „studie“ nereagovala dostatečně viz „námitka č. 1 a č. 3 Námitky byly zamítnuty, neboť se týkají stavebního řízení ev. Výkonu samosprávy, nikoli stanovení místní úpravy provozu“. Přičemž zjednosměrněním ulic, které je vyvoláno dopravním značením dojde **k změně užívání místní komunikace a musí být postupováno v souladu s vyhláškou 405/2017**.

Neustále upozorňujeme na následující vyjádření, které bylo poskytnuto k předchozí dokumentaci, kde bylo požadováno předložit **vyhodnocení SEA** a předložit variantní řešení. Dále uvádím následující textaci z dokumentu „Návrhu Zprávy o uplatňování Územního plánu Ořechov" *„Vzhledem k nejasnému požadavku na prověření územních rezerv a jejich případné zařazení do návrhu, stanovil dotčený orgán povinnost vypracovat dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), vycházející z principu předběžné opatrnosti.*" Dále je zde uvedeno pouze konstatování "***To znamená, že touto změnou nebude tato část stávajícího územního plánu měněna***", což lze chápat, že zbývající část územního plánu nebude dotčena žádnou výstavbou či jakoukoliv změnou stavby či radikální úpravou dopravního značení, proto bylo vydáno stanovisko pod č.j. **JMK 142228/2016**, kde uvádí „*Dotčený orgán neuplatňuje posouzení vlivů na životní prostředí a zpracování dokumentace SEA*."

Už v tomto vyjádření se uvádí, že úpravami nesmí dojít ke změně, což úpravami dopravního značení, které jsou prováděny v souladu se záměrem obce Ořechov, tj. zjednosměrnění provozu dochází ke změně územního plánu, tj. ke změně užívání stavby.

Dále uvádím, že nám bylo doručeno 22.10.2019 do datové schránky „VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA, OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY, Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci". Výše uvedený dokument obsahuje námitky a jejich vypořádání.

Námitce č. 2 bylo vyhověno a opětovné vyvěšení na úřední desce obce Ořechov bylo provedeno 28.8 2019. Informaci o vypořádání námitek jsme obdrželi až 22. 10 2019 cca 2 měsíce po opětovném vyvěšení. Jako občan jsem byl informován pozdě o vypořádání námitek, a tudíž nelze toto opětovné vyvěšení považovat za konečné a z pohledu občana nebylo řádně námitce vyhověno.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí. Připomínka směřuje k úpravě dopravního značení, která vzhledem k podrobnosti ZÚR není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.47. [redacted]

Poř. číslo	**V 47**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161037/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Tímto uplatňuji níže uvedené připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona:

D43 jako obchvat celého Brna – shrnutí hlavních důvodů

a. <u>KONCEPČNÍ</u>

1. Brno má **historický** problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně.
2. Problém je **nutné řešit z hlediska celého Brna**. Pokud jsou jednotlivé části města Brna stavěny proti sobě, nevede to k ničemu pozitivnímu, pouze se dále prodlužuje nežádoucí zatížení těch částí Brna, kde již zbytečné zatížení tranzitní dopravou existuje.
3. Řešením tedy může být **pouze plnohodnotný obchvat celého Brna**.

b. <u>DOPRAVNÍ</u>

1. **Standardním** dopravním řešením pro odvedení tranzitu z města / obce je obchvat.
2. Od roku 2009 existuje **autorizovaný projekt tzv. Optimalizované varianty D43**, který je nejen západním obchvatem **celého** Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale byl cíleně propracován tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.

3. Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci **severního** obchvatu Kuřimi **zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů** (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. **Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.**
4. Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že **pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu cca 70 %** (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy.
5. Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil **cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě**. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho **4,2 — 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy**.
6. Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 — cca **4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy** denně pro 2035 v Kníničkách. Studie pro Ministerstvo dopravy z roku 2018 uvádí velmi vysokou celkovou intenzitu **34,2 tis. vozidel denně** pro 2040.
7. Doposud **není nikde zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy** v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy **systematicky podhodnocené**.
8. „Odevzdání" koridoru Bosonohy — Bystrc státu pro průtah „43" vede ke **zhoršení dostupnosti mezi Bystrcí a Bosonohami** a nelze vyloučit ani **nárůst dopravního zatížení Kohoutovic**.
9. Mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě.

c. <u>Životní prostředí a právní hledisko</u>

1. Již dnes jsou **významně překračovány zákonné limity** hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice).
2. Novou komunikaci „43" napojenou na Dl v Brně-Bosonohách **nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43 "se zde však dodnes nedaří**. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit.
3. Provoz silnice II/602 v Bosonohách je realizován v posledních cca 15 letech **pouze na časově omezená povolení (ČOP)** od Krajské hygienické stanice. Masivní překračování limitů hlučnosti je zde „kryto"/ tzv. starou hlukovou zátěží (SHZ), ale díky stále se navyšující úrovni hlučnosti působené dopravou použití SHZ přestává být legální. Rozsudek soudu o zrušení posledního ČOP pro Bosonohy je právoplatný .... a nové ČOP není ani vydané.
4. **SHZ přestává být aplikovatelná např. při výstavbě nové komunikace v území.** Realizace „43" je tedy v oblasti Bosonohy — Troubsko i z tohoto důvodu právně nemožná.
5. Zákonné **limity znečištění ovzduší se postupně zpřísňují**. Např. již od roku 2020 je uzákoněno další zpřísnění limitů pro jemný polétavý prach (frakce PM2,5), a to 0 20 %.
6. Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i **nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní**. Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.
7. Je naprosto nežádoucí, jakkoliv degradovat významné rekreační oblasti, tedy **nelze poškozovat ani rekreační oblast Brněnské přehrady.**
8. Dlouhé tunely **v intravilánu mají problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů**.
9. O vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné.
10. Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou **projekty na mnoho let nebo i desetiletí**. Tak dlouho n**elze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna**. Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená

realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna **v extravilánu zcela mimo území města Brna**.

11. Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla **extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale potažmo i pro celé Brno**. Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem.
12. **Pro Brno je nepřípustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi**, který by neodvedl z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO.
13. Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále **kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43** a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov — Malhostovice, což jsou dvě již dnes prakticky srostlé obce, kde D43 naráží na velmi silný odpor místních občanů a vedení D43 tudy je prakticky nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a známý konflikt s lokalitami NATURA 2000.
14. **Tlak na realizaci jižního obchvatu Kuřimi místo severního by jen prodlužoval kritickou situaci v Lipůvce.** Naopak severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za místní průmyslovou zónou vytváří velmi kvalitní obchvat Lipůvky (téměř 1 km od okraje Lipůvky) a může situaci v Lipůvce vyřešit.

d. <u>EKONOMICKÉ</u>

1. **Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé**, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině — Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky.
2. Cenové normativy rezortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné.
3. Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly **náklady mnoha miliard** (řádově cca 20++ miliard Kč). Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů **lze odhadovat dobu postupné realizace na cca 10++ let**.
4. Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.

Vyhodnocení připomínek

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43" je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se

v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43 – I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru D43 – I/43 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K překračování zákonných limitů a realizaci silnice 43 uvádíme, že povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

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 jižnímu obchvatu Kuřimi sdělujeme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do

textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

V podání jsou uváděny hodnoty intenzit nákladní dopravy z různých podkladů k tomu lze dodat, že součástí ÚS JMK bylo zpracování modelování dopravy a jednotlivé navrhované varianty dopravního řešení byly porovnány za stejných podmínek a stejnou metodikou.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) a zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dotčení lokalit Natura 2000 záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Záměr D43-I/43 včetně jižního obchvatu Kuřimi společně se záměrem I/43h Česká – Lipůvka ozn. DS46 významně ulehčí dopravě na stávající I/43 tj. i dopravě přes obec Lipůvka.

Ke spekulaci podatelů o nákladech na tunelová řešení uvádíme, že ZÚR 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 především ve fázi rozhodování v území. Nutno dodat, že investorem staveb dálnic a silnic I. třídy je stát.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.48. [redacted]

Poř. číslo	**V 48**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161042/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Nesouhlasím s trasováním transevropské komunikace R43 pres obydlené části Brna a podávám připomínku:

V Bosonohách by došlo k přerušení komunikace ul. Troubska do obce Troubsko, ve které máme farní kostel a hřbitov. Pro všechny občany Bosonoh by nastal problém, jak se tam po objízdné trase bez dopravních prostředků dostat. Podobná situace se již stala při stavbě dálnice D1, kdy byla bez náhrady odříznuta komunikace ul. Ostopovická z Bosonoh do Ostopovic a došlo k násilnému rozdělení dvou, blízko sebe ležících vesnic.

Navrhovaná trasa silnice nebo dálnice by znemožnila již tak omezené cyklotrasy směrem na Bobravu nebo Brněnskou přehradu.

Realizací navrhované Aktualizace přes Brno by došlo k neúměrnému a nadlimitnímu zvýšení hladiny hluku a vysokým emisím škodlivin v Bosonohách, které jsou už v současné době překračovány.
Vyhodnocení připomínek V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty. Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197). K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu. ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko a sousední MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“. Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.49. [redacted]

Poř. číslo	**V 49**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161046/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Nesouhlasím s trasováním transevropské komunikace R43 pres obydlené části Brna a podávám připomínku:

Konkrétně u nás v Bosonohách by došlo k přerušení komunikace ul. Troubska do obce Troubsko, ve které máme farní kostel a hřbitov. Nejen pro starší, ale pro všechny občany Bosonoh nastane problém, jak se tam po objízdné trase bez dopravních prostředků dostat. Podobná situace se již stala při stavbě dálnice D1, kdy byla bez náhrady odříznuta komunikace ul. Ostopovická z Bosonoh do Ostopovic.

Navrhovaná trasa silnice nebo dálnice by znemožnila již tak omezené cyklotrasy směrem na Bobravu nebo Brněnskou přehradu.

Realizací navrhované Aktualizace přes Brno by došlo k neúměrnému a nadlimitnímu zvýšení hladiny hluku a vysokým emisím škodlivin v Bosonohách, které jsou už v současné době překračovány vzhledem k častému problému objízdné trasy D1 po I/602

Vyhodnocení připomínek

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko a sousední MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.50. [redacted]

Poř. číslo	**V 50**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161048/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
Připomínky							

Nesouhlasím s trasováním transevropské komunikace R43 pres obydlené části Brna a tímto podávám připomínku:

Problém je zrušení komunikace z ulice Troubské do Troubska, kde se nachází hřbitov a farní kostel. Občané, kteří nevlastní dopravní prostředek, se nebudou mít jak dostat ani na hřbitov, ani do kostela.

Troubsko bude tedy již druhá sousední obec (po Ostopovicích), od které budou Bosonohy odříznuty.

Pokud dojde ke zrušení komunikace, objízdná trasa do Troubska a dalších obcí ve stejném směru bude vedena přes kruhová objezd na Veselce, kde často již nyní dochází k ucpání a kolonám z důvodu hustého provozu. Tímto se problém ještě zhorší.

Uzávěrou silnice do Troubska se navíc navýší počet cyklistů na již tak frekventované silnici číslo 602, aby se mohli dostat do rekreační oblasti Přírodní park Bobrava.

Dalším problémem bude navýšení hluku a prašnosti, které už tak převyšují povolené limitní hodnoty.

Vyhodnocení připomínek

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko a sousední MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.51. [redacted]

Poř. číslo	**V 51**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161045/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Brno má historicky problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, naopak přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně.

Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 - cca 4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy denně pro rok 2035 v Kníničkách.

Ráda bych vyjádřila svůj názor přiklonit se k optimalizované variante D43, která umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.

Optimalizovaná trasa taktéž nebude zasahovat ani poškozovat rekreační oblast Brněnské přehrady.

Vyhodnocení připomínek

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy

doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Vámi upřednostňovaná Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.52. [redacted]

Poř. číslo	**V 52**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161049/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádáme o řešení dopravní situace tak, aby hlukové a prachové limity byly co nejdříve splněny.

D1

Souhlasíme s rozšířením D1.

Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh jako obslužné komunikace dálnice a zároveň ulehčení od tranzitní dopravy.

Žádáme o splnění standardního hlukového limitu u Dl (60/50decibelů).

Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi pro pěší a cyklisty, které bylo zrušeno výstavbou D1.

Požadujeme zachování přímého spojení s Troubskem dle současného stavu (ulice Troubská — Nová).

Pražská ulice

Požadujeme vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská. Nechceme však, aby tato vyloučená doprava zatěžovala okolní obce a městské části.

Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.

Vysokorychlostní trať VRT

V případě výstavby VRT požadujeme o umístění v protihlukovém tubusu, tunelu tak, aby nezvyšovala hlukovou zátěž a netvořila bariéru mezi Bosonohami a okolními obcemi, městskými částmi.

Cyklodoprava

Výstavbou D43 na našem katastru by mohlo dojít k izolaci MÖ Brno-Bosonohy od ostatních obcí a MČ pro chodce i cyklisty (především pak směr na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky). Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

Ulice Troubská — napojení na Troubsko

Výstavbou dojde ke zrušení historické cesty (pěší, kola, auta) do Troubska, kde stojí náš farní kostel a hřbitov. Požadujeme propojení na Troubsko zachovat.

Obchvat Bosonoh

Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu MČ Brno-Bosonohy před stavbou dalších dopravních staveb v katastru Bosonoh.

Požadujeme umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.

D43

Žádáme, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní.

Výstavbou by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod.

Požadujeme ekonomické vyčíslení a porovnání staveb před schválením jakékoli varianty.

Vyhodnocení připomínek

Rozšíření dálnice D1, obchvat II/602 Bosonohy a VRT Praha – Brno nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn. Případná realizace záměrů je věcí investora.

K požadavku na vyloučení tranzitní dopravy z ulice Pražská uvádíme, že z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení na obec Troubsko, Ostopovice a MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“. Dořešení kolaudace ulice Pražská není předmětem řešení ZÚR JMK.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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.

M.1.4.53. [redacted]

Poř. číslo	**V 53**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161050/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 Trasování komunikace neposouzeno na SEA pro obec Bořitov

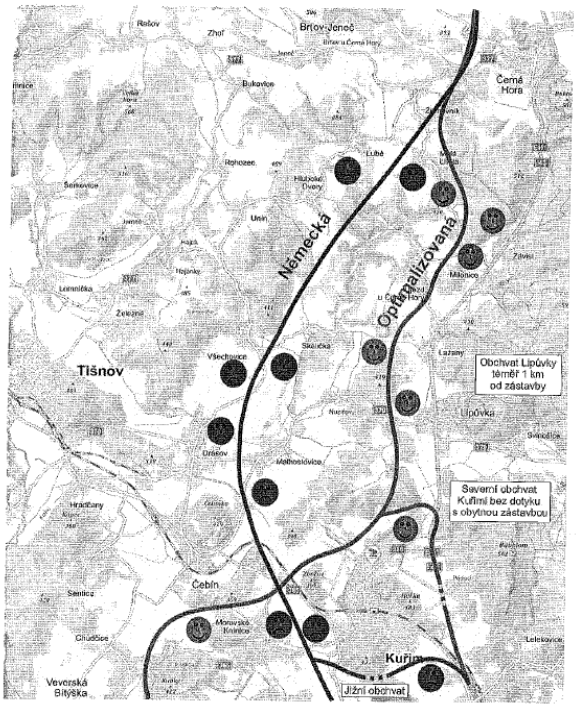
Jako majitelka nemovitosti v k. ú. Bořitov namítám proti navrhovanému koridoru komunikace “43”. Tento koridor je zde v AZÚR vymezován bez řádného posouzení SEA.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

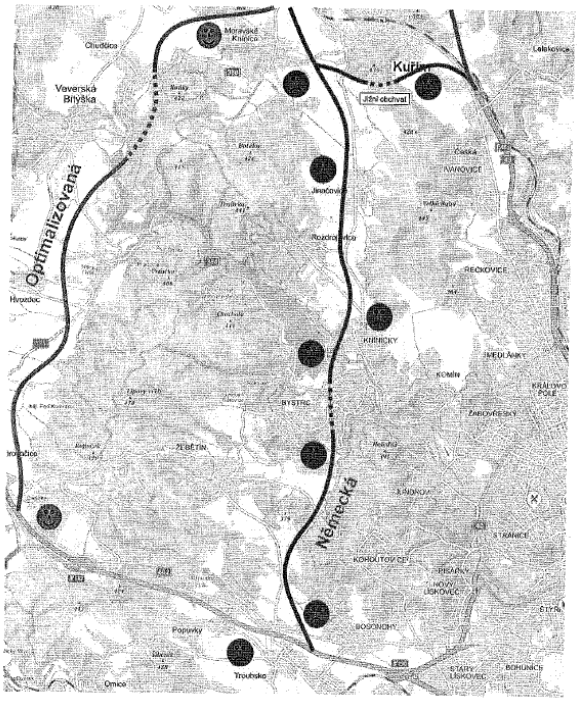
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (dále „**Územní studie**“). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle

odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**“), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná“ komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním“, jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).* ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant***

dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel." Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách."***

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**".*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019"* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*
- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***
- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost***

provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území. *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."*

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***
- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*

- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018“ (dále „Vyhodnocení“). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**“* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**“* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty

S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako „*průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké" varianty komunikace "43", a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43" mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem". Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43" v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou" variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43", neb povolení k realizaci „43" by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43". Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43". Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43" v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43") zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému poníženi o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*" Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted] docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska

žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek". Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43" jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**", kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43"). Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty" jako varianta „silniční" zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou" (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43" došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***" Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43" jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat

způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43-silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih."*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem" a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí", neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43" v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43" ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43", a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního,*

urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.****"*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území."*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné."*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací**

na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„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.“*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní**, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.“* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****.“*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo běločelý šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, [redacted] z března 2010 s názvem „*Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: „*Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou" trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření,

která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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."

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.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43" optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015

a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším

měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.54. [redacted]

Poř. číslo	**V 54**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161055/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní. Výstavbou by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod. Požaduji ekonomické vyčíslení a porovnání staveb před schválením jakékoliv varianty.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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 požadavku na *ekonomické vyčíslení a porovnání staveb* uvádíme, že ZÚR 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, především ve fázi rozhodování v území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.55. [redacted]

Poř. číslo	**V 55**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161057/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
Připomínky							

Návrh aktualizace ZÚR JMK vychází ze špatně provedené hlukové studie, je posuzován pouze pás 400 mm v okolí D43 a D1. Není vzat v úvahu hluk z ulice Pražská, který je již v současnosti nad zákonnými limity.
Vyhodnocení připomínek Připomínka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem, k posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.56. [redacted]

Poř. číslo	**V 56**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161060/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

1. Požaduji urychlenou výstavbu obchvatu Bosonoh jako obslužnou komunikaci dálnice. Dnes je už při nenadálé situaci na dálnici D1 dopravní stav na ulici Pražské přímo kritický. Veškerá doprava z D1 se přesune na zmiňovanou pražskou.
2. Požaduji při dnešní dopravní situaci dodržování hluchových a prachových limitů v naší obci Bosonohy.
3. Požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská
4. Požaduji postavení D43 mimo území MČ Bosonohy, samozřejmě umístit mimo obytné území.

Požaduji revizi zpracované územní studie ZÚR JMK, zejména zpracování dopravního modelování a hlukové a rozptylové studie. Požaduji, aby revizi provedl nezávislý státní odborný orgán, instituce nebo organizace zabývající se touto problematikou, který prověří a překontroluje metodiku výpočtů, věrohodnosti použitých dat a informací, se kterými bylo pracováno a přepočítá hlukové a rozptylové údaje. A v závěrečné zprávě tato státní nezávislá instituce zdůvodní výsledky, ke kterým dospěla. Pokud se závěrečná zpráva bude s původní zprávou rozcházet, chci vědět, do jaké míry původní zpráva mohla ovlivnit výběr vhodné lokality pro vedení trasy D43.

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. ZÚR v souladu se stavebním zákonem vymezují koridor pro záměr. Budoucí výstavba je věcí investora stavby.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku na *dodržování hlukových a prachových limitů v obci* uvádíme, že příslušný z hlediska dodržování hygienických limitů je orgán ochrany veřejného zdraví, tj. Krajská hygienická stanice.

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.

V podání nejsou uváděny žádné relevantní důvody pro revizi ÚS JMK. Požadavek bereme na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.57. [redacted]

Poř. číslo	**V 57** **V 58**	Datum	08.11.2019 08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161062/2019** **JMK 161065/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Tímto uplatňuji níže uvedené připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona:

KONCEPČNÍ

1. - Brno má **historický** problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně.
2. - Řešením tedy může být **pouze plnohodnotný obchvat celého Brna**.

DOPRAVNÍ

1. **- Standardním** dopravním řešením pro odvedení tranzitu z města / obce je obchvat.
2. - Od roku 2009 existuje **autorizovaný projekt tzv. Optimalizované varianty D43**, který je nejen západním obchvatem **celého** Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale byl cíleně propracován tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.
3. - Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci **severního** obchvatu Kuřimi **zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů** (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. **Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.**
4. - Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že **pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu cca 70 %** (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy.
5. - Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil **cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě**. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho **4,2 — 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy**.
6. - Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 — cca **4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy** denně pro 2035 v Kníničkách. Studie pro Ministerstvo dopravy z roku 2018 uvádí velmi vysokou celkovou intenzitu **34,2 tis. vozidel denně** pro 2040.
7. - Doposud **není nikde zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy** v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy **systematicky podhodnocené**.
8. -„Odevzdání" koridoru Bosonohy — Bystrc státu pro průtah „43" vede ke **zhoršení dostupnosti mezi Bystrcí a Bosonohami** a nelze vyloučit ani **nárůst dopravního zatížení Kohoutovic**.

   9. - Mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě.

ENVIRONMENTÁLNÍ A PRÁVNÍ

1. - Již dnes jsou **významně překračovány zákonné limity** hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice).
2. - Novou komunikaci „43" napojenou na Dl v Brně-Bosonohách **nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43 "se zde však dodnes nedaří**. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit.
3. - Provoz silnice II/602 v Bosonohách je realizován v posledních cca 15 letech **pouze na časově omezená povolení (ČOP)** od Krajské hygienické stanice. Masivní překračování limitů hlučnosti je zde „kryto"/ tzv. starou hlukovou zátěží (SHZ), ale díky stále se navyšující úrovni hlučnosti působené dopravou použití SHZ přestává být legální. Rozsudek soudu o zrušení posledního ČOP pro Bosonohy je právoplatný .... a nové ČOP není ani vydané.
4. **- SHZ přestává být aplikovatelná např. při výstavbě nové komunikace v území.** Realizace „43" je tedy v oblasti Bosonohy — Troubsko i z tohoto důvodu právně nemožná.
5. - Zákonné **limity znečištění ovzduší se postupně zpřísňují**. Např. již od roku 2020 je uzákoněno další zpřísnění limitů pro jemný polétavý prach (frakce PM2,5), a to 0 20 %.
6. - Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i **nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní**. Znečištění v obytných

oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.

7. - Je naprosto nežádoucí, jakkoliv degradovat významné rekreační oblasti, tedy **nelze poškozovat ani rekreační oblast Brněnské přehrady.**
8. - Dlouhé tunely **v intravilánu mají problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů**.
9. - O vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné.
10. - Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou **projekty na mnoho let nebo i desetiletí**. Tak dlouho n**elze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna**. Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna **v extravilánu zcela mimo území města Brna**.
11. - Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla **extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale potažmo i pro celé Brno**. Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem.
12. **- Pro Brno je nepřípustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi**, který by neodvedl z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO.
13. - Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále **kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43** a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov — Malhostovice, což jsou dvě již dnes prakticky srostlé obce, kde D43 naráží na velmi silný odpor místních občanů a vedení D43 tudy je prakticky nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a známý konflikt s lokalitami NATURA 2000.
14. **- Tlak na realizaci jižního obchvatu Kuřimi místo severního by jen prodlužoval kritickou situaci v Lipůvce.** Naopak severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za místní průmyslovou zónou vytváří velmi kvalitní obchvat Lipůvky (téměř 1 km od okraje Lipůvky) a může situaci v Lipůvce vyřešit.

EKONOMICKÉ

1. **- Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé**, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině — Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky.
2. - Cenové normativy rezortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné.
3. - Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly **náklady mnoha miliard** (řádově cca 20++ miliard Kč). Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů **lze odhadovat dobu postupné realizace na cca 10++ let**. Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.

Vyhodnocení připomínek

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální

tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu

(čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43 – I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru D43 – I/43 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K překračování zákonných limitů a realizaci silnice 43 uvádíme, že povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

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 jižnímu obchvatu Kuřimi sdělujeme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

V podání jsou uváděny hodnoty intenzit nákladní dopravy z různých podkladů k tomu lze dodat, že součástí ÚS JMK bylo zpracování modelování dopravy a jednotlivé navrhované varianty dopravního řešení byly porovnány za stejných podmínek a stejnou metodikou.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) a zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dotčení lokalit Natura 2000 záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Záměr D43-I/43 včetně jižního obchvatu Kuřimi společně se záměrem I/43h Česká – Lipůvka ozn. DS46 významně ulehčí dopravě na stávající I/43 tj. i dopravě přes obec Lipůvka.

Ke spekulaci podatelů o nákladech na tunelová řešení uvádíme, že ZÚR 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 především ve fázi rozhodování v území. Nutno dodat, že investorem staveb dálnic a silnic I. třídy je stát.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.58. [redacted]

Poř. číslo	**V 59**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161064/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Požadujeme zachovat cestu do Troubska

žádáme propojení s Ostopovicemi

Žádáme o splnění hlukového limitu
Vyhodnocení připomínek Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměry staveb, ale koridory, ve kterých je nutno záměry staveb v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu. ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení s obcí Ostopovice a Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení k předmětné stavbě. Posuzování nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. 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.**

M.1.4.59. [redacted]

Poř. číslo	**V 60**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161070/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky S okamžitou platností vyloučit tranzitní dopravu z ulice Pražské Postavit D43 mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti, Požaduji prioritní výstavbu obchvatu MČ Brno-Bosonohy V případě vysokorychlostní tratě umístit do protihlukového tubusu, aby se nadále nezvyšovaly hlukové limity které jsou už tak překračovány
Vyhodnocení připomínek Obchvat II/602 Bosonohy a VRT Praha – Brno nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn. Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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.

M.1.4.60. [redacted]

Poř. číslo	**V 61**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161076/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Proč zrušit ulici Troubskou – spojnici mezi Bosonohami a Troubskem? Staří občané zvládli návštěvu hřbitova pěšky (pokud nemají auta).

Vyhodnocení připomínek

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměry staveb, ale koridory, ve kterých je nutno záměry staveb v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení s obcí Ostopovice a Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení k předmětné stavbě.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.61. [redacted]

Poř. číslo	**V 62**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161077/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Obchvat v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh.

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.62. [redacted]

Poř. číslo	**V 63**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161078/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

- V Bosonohách je již nyní překročen limit hluku a prachu. Jak bude při navýšení dopravy toto řešeno?

Výstavbou dojde ke zrušení historické cesty do Troubska. Požadujeme propojení na Troubsko zachovat.

Vyhodnocení připomínek

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 návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.63. [redacted]

Poř. číslo	**V 64**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161080/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ Brno – Bosonohy a mimo obytné části obce, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány už nyní.

Žádám o pečlivou studii měření hluku, a to tak, aby zahrnovala všechny obydlené části MČ.

Výstavbou D43 dojde k izolaci MČ Bosonohy, pokud tato povede na našem katastru, od dalších obcí a MČ pro chodce i cyklisty podobně jako u výstavby D1 a zrušení napojení na Ostopovice.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází

z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku na pečlivou studii měření hluku uvádíme, že k provádění měření hluku je příslušný orgán ochrany veřejného zdraví, tj. Krajská hygienická stanice.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení pro cyklisty a chodce je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.64. [redacted]

Poř. číslo	**V 65**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161081/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- Každou neděli jezdíme na mši do Troubska. Výstavbou D43 bychom se tam již pěšky i na kole nedostali, autem oklikou!
- Rádi s dětmi jezdíme do Údolí oddechu a na přehradu. Výstavbou D43 bychom se tam z Bosonoh nedostali.
- Bydlíme kousek od Pražské – hluk je nesnesitelný z této ulice i dálnice. Tranzitní doprava by měla být zakázána. Jít po pražské je o život. Kolem jezdí obří kamióny, uhýbáme před auty, děti jsou v ohrožení života!
- Máme studnu. V případě výstavby D43 by mohlo dojít ke zničení nebo porušení podzemních vod!
- Neuvěřitelně se práší, aut je tolik, a ještě by D43 přibylo. Máme malé děti – požadujeme snížení dopravy přes Bosonohy, a ne ještě přidání další silnice.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního

zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení pro cyklisty a chodce je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.65. [redacted]

Poř. číslo	**V 66**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161082/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Aktualizace „Zásad územního rozvoje JMK

1. se vůbec nevypořádává se synergií hlukové zátěže D43 + D1 +602 + event. VRT
2. nesprávně kalkuluje s dopravní zátěží. Tuto je nutno uvádět na plnou kapacitu, tj. 80.000 aut / 24hod (stejně jako je současná zátěž na D1)!
3. vůbec neřeší synergii imisí ze všech zmíněných zdrojů

Vyhodnocení připomínek

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.3. *Hodnocení synergických a kumulativních vlivů* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnotících tabulek je i vyhodnocení vlivů kumulativních a synergických se záměry rozšíření D1 a II/602 obchvat Bosonoh. VRT je vymezena formou územní rezervy, její potřeba a plošné nároky je potřeba prověřit. Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzují.

K posuzování na plnou kapacitu se již dříve vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. června 2012, č. j. 1 Ao 7/2011–586 cit.:" *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."*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.66. [redacted]

Poř. číslo	**V 67**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161083/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Žádám o splnění hlukového a hygienického limitu podle norem a právního řádu ČR u dopravního napojení D43 na D1 v KÚ Bosonohy.

Vyhodnocení připomínek

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

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.

M.1.4.67. [redacted]

Poř. číslo	**V 68**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161085/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Souhlas s rozšířením D1

Obnovení přímého napojení na Ostopovice

Požaduji obchvat Bosonoh v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh.

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr Bosonoh.

Nesouhlasím se zrušením cesty do Troubska.

Dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy a rozšíření dálnice D1 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Ostopovice a Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

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.

M.1.4.68. [redacted]

Poř. číslo	**V 69**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161086/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Žádám, aby byly připomínky pana Ing. Škavrady prověřeny a posouzeny nejlépe nezávislým orgánem NKU. Protože prezentované závěry studie jsou z posouzení „selským“ rozumem nepravdivé, zavádějící a realitu zkreslující. Limity pro hluk a emise.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí. Připomínky pana Ing. Škarvady jsou vyhodnoceny v souladu s požadavky stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.69. [redacted]

Poř. číslo	**V 70**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161088/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Nesouhlas s přerušením cesty do Troubska/ul. Troubská/ Již vybudování D1 došlo k přerušení cesty do Ostopovic.
Vyhodnocení připomínek ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

M.1.4.70. [redacted]

Poř. číslo	**V 71**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161089/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky Souhlasím s rozšířením D1 Požaduji prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh, jako obslužné komunikace dálnice a zároveň ulehčení od tranzitní dopravy Žádám dále o splnění higyenických norem u D1
Vyhodnocení připomínek Obchvat II/602 Bosonohy a rozšíření dálnice D1 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn. Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku. K požadavku na *splnění hygienických norem* uvádíme, že příslušný z hlediska dodržování hygienických limitů je orgán ochrany veřejného zdraví, tj. Krajská hygienická stanice. 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.**

M.1.4.71. [redacted]

Poř. číslo	**V 72**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161093/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky Nebude zachováno spojení z Bosonoh do Bystrce. Chci ho zachovat jak pro auta, tak pro cyklo. Požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská. Nechci, ale aby tato doprava zatěžovala okolní obce a městské části.

Chci, aby byli zachovány limity hluku!

Vyhodnocení připomínek

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné spojení z Bosonoh do Bystrce je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

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.

M.1.4.72. [redacted]

Poř. číslo	**V 73**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161098/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Žádáme, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi a hlukem naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní. Výstavbou by mohlo také dojít k narušení hladiny podzemních vod. Doporučuji původní variantu Boskovickou brázdou.

Vyhodnocení připomínek

Varianta silnice 43 Boskovickou brázdou není v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešena.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů*

daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky."

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43" prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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.

M.1.4.73. [redacted]

Poř. číslo	**V 74**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161099/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Napojení na Troubsko – nechci zrušit

Požaduji obchvat Bosonoh

Žádám postavit R43 mimo katastr Bosonoh

Vyloučit transit. dopravu z Bosonoh (Pražská)

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.74. [redacted]

Poř. číslo	**V 75**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161101/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice pražská
- nesouhlasím s výstavbou D43 přes katastr Bosonoh z důvodu nadměrného hluku a vysokých emisí

Vyhodnocení připomínek

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z ulice Pražská řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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.

M.1.4.75. [redacted]

Poř. číslo	**V 76**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161103/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní. Výstavbou by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod. Požaduji ekonomické vyčíslení a porovnání staveb před schválením jakékoliv varianty.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho*

jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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 požadavku na *ekonomické vyčíslení a porovnání staveb* uvádíme, že ZÚR 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, především ve fázi rozhodování v území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.76. [redacted]

Poř. číslo	**V 77**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161106/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh jako obslužné komunikace dálnice a zároveň ulehčení od tranzitní dopravy

Žádáme dodržet spojení s Troubskem dle současného stavu. (ulice Troubská – Nová).

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Dodržet spojení s Troubskem dle současného stavu je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.77. [redacted]

Poř. číslo	**V 78**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161111/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

- Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh
- Žádám o splnění standardního hlukového limitu u D1
- požaduji obnovení přímého propojení s Ostopovicemi
- - „- zachování přímého spojení s Troubskem
- Požaduji vyloučení veškeré tranz. dopravy z ul. Pražská

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z ulice Pražská řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Propojení s Troubskem a Ostopovicemi je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

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.

M.1.4.78. [redacted]

Poř. číslo	**V 79**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161112/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Výstavbou D43 na našem katastru by mohlo dojít k izolaci MČ Bosonohy od okolních obcí

Požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská. Ulice není zkolaudována, nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí

Vyhodnocení připomínek

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

Upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci záměru. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dořešení kolaudace ul. Pražská je věcí příslušného stavebního úřadu. Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.79. [redacted]

Poř. číslo	**V 80**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161116/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Souhlasím s připomínkami zastupitelstva MČ Brno Bosonohy k aktualizaci č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí. Připomínky MČ Brno-Bosonohy jsou vyhodnoceny v souladu s požadavky stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.80. [redacted]

Poř. číslo	**V 81**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161103/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Nesouhlasím s výstavbou D43

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí.

Kapacitní silnice S43 Brno – Moravská Třebová (E461) je vymezena v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 2. V souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona je Politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání ZÚR.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.81. [redacted]

Poř. číslo	**V 82**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161120/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní.

Požaduji propojení na Troubsko zachovat – farní kostel a hřbitov.

Požaduji výstavbu obchvatu Bosonoh.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

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.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr je stabilizován v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.1.4.82. [redacted]

Poř. číslo	**V 83**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161206/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínky

- Nesouhlasím se stavbou D43 přes katastr Bosonoh z důvodu nadměrného hluku a emisí.
- Požaduji vyloučení tranzitní dopravy po ulici Pražské.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z ulice Pražská řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

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.

M.1.4.83. [redacted]

Poř. číslo	**V 84**	Datum	12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161458/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	[redacted]				
		Adresa / sídlo	[redacted]				

Připomínka

Připomínka č. 1: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Uzemní studie

1.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována v **období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle S 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) nedostaly. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním [a], jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Uzemní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Uzemní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení S 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených

území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se zákonem.**

1.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

-Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod 11.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). **Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.**

-Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy. " Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel. " Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. **Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.**

-Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice. **„**Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna. **Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách."**

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že **„Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK"**

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii „Posouzení akustické části dokumentace Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019" zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo celkem 53 zdůvodněných připomínek. Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám připojuje, plně na něj odkazuje a některé pasáže z něj níže cituje:

- Zpracovatelé Územní studie v dokumentu **neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů** (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), **parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant**.

- Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. **Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.**
- „Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" **má rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.** Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru, Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (...) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m. "
- Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). **Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.**
- Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy **v příkrém rozporu jak s použitou**

výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.

Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že **„celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty"**.

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, Dl, D2), doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Uzemní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Uzemní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, Dl, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat <u>všechny</u> doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*

- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

1.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/201612/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány**. MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**" (str. 5),*
- *„Dálnice Dl, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území"** (str. 6),*
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat" (str. 8),*
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší" (str. 8).*

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Uzemní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA**.

Připomínka č. 2: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

2.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů — obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. **Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro Al ZÚR JMK**. V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území*

(v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území."

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 1.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 1.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 1.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: „V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území. "

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

2.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné*."

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno-Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě*

vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu)."

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel" (...) „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."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování*."

2.3 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní,** že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.*" Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, **zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ."***

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo **Žebětínský rybník**. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 — Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu,

[1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/_index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brnal

která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 — Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

Připomínka č. 3: Protipovodňová opatření

Na str. 237, 258 a 247 - přílohy odůvodnění AI ZÚRJMK) jsou popisována Přírodě blízká protipovodňová opatření. Úprava vychází z požadavku Povodí Moravy a města Brna, cílem je zajistit, aby stavby realizované v rámci přírodě blízkých protipovodňových opatření měli status veřejně prospěšných staveb.

Citujeme z odůvodnění — „V konkrétním případě města Brna byla přírodě blízká opatření definována ve studii proveditelnosti „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků"

Připomínkujeme situaci v lokalitě katastrálního území Chrlice.

Není pravdou, že POP vychází pouze z citovaného materiálu: „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků", Statutární město Brno, vychází z dokumentu: Generel odvodnění města Brna, který byl připravován v letech 2006–2009. PPO mohly být přenášeny do územně plánovací dokumentace v letech 2010–2019 — nestalo se tomu tak.

V případě katastrálního území Chrlice a městské části Brno-Chrlice, dochází k rozvíjení PPO zejména ve smyslu Poldru Chrlice. Poldr Chrlice je však vytvářen účelově — z důvodu vyřešení záplavových vod ve městě Brně z obydleného území, avšak i z budoucích stavebních pozemků je záplavová voda přesouvána do Chrlic. Problémem je však právní vymahatelnost Poldru Brno-Chrlice. Statutární město

Brno se snaží účelově prosadit Poldr Chrlice, který je však technicky nevhodný v dané lokalitě. Dochází k výraznému omezení majitelů nemovitostí (pro bydlení), které se nachází v blízkosti plánovaného Poldru Chrlic a také dochází ke změně odtokových poměrů Tuřanského potoka — kterého záplavové území není stanoveno a opět ohrožuje další stavby pro bydlení a podnikání.

Vybudování Poldru Chrlice pro stabilizované území Chrlic přináší problémy, a zásahy do nemovitostí a zanášení ochranných pásem — které však nejsou právně vymahatelné ani prostřednictvím VPS či VPO.

PPO v Brně – Chrlicích by měla být řešena ve spolupráci s vedením městské části a po technické stránce s minimálními riziky – Poldr Chrlice je špatnou technickou variantou a zároveň variantou nevhodnou.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vymezením POP v katastru Brno Chrlice jako VPS či VPO.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Uzemní studii novou, ve které budou výše uvedené zpracovat nový návrh AZÚR, který

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 1.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření 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 možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky č. 3

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl upraven rozsah plochy pro protipovodňové opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10. Statutární město Brno uplatnilo požadavek na vymezení poldru Chrlice navržený v Generelu odvodnění města Brna již při projednání ZÚR JMK 2015 a 2016. V té době KrÚ JMK požadavku města nevyhověl, neboť tyto poldry nebyly obsaženy v podkladech uplatněných do návrhu ZÚR JMK Povodím Moravy, s.p. Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 bylo prověřeno doplnění poldru Chrlice v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

Důvodem vymezení ploch pro protipovodňová opatření je snížit ohrožení obyvatel, majetku a v neposlední řadě také ochrana historických a kulturních hodnot.

K namítané technické nevhodnosti poldru uvádíme, že plocha nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve které je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

Upřesnění koridoru na území městské části 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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 plochy pro poldru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci poldru. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

M.2. Vyhodnocení připomínek uplatněných k veřejnému projednání návrhu A1 ZÚR JMK podle § 39 odst. 2 stavebního zákona

K návrhu A1 ZÚR JMK a k Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území bylo uplatněno celkem 651 podání veřejnosti ve smyslu § 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. Celkový počet jednotlivých připomínek byl 26 680, všechny byly vyhodnoceny.

Odbor územního plánovaní a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále také pořizovatel) všechny jednotlivé připomínky roztřídil tak, aby bylo možné vybrat a následně vyhodnotit každou obsahově odlišnou připomínku pouze jednou. Pořizovatel ve 639 podáních identifikoval pouze 245 obsahově odlišných připomínek. U 12 podání, která byla specifická nebo velmi rozsáhlá, postupoval pořizovatel tak, že podání vyhodnotil jako celek. Popsané řešení bylo zvoleno z důvodu srozumitelnosti a hospodárnosti, přičemž výsledkem je přehledně zorganizovaný dokument, ve kterém je snadné se zorientovat.

Tato kapitola ve svém úvodu obsahuje tabulku podatelů připomínek, za kterou následují dva oddíly vyhodnocení připomínek. První oddíl obsahuje vyhodnocení 639 podání, druhý oddíl obsahuje vyhodnocení 12 podání. Každá jednotlivá vyhodnocená připomínka z prvního oddílu je opatřena pořadovým číslem (1–245), každé vyhodnocené podání ze druhého oddílu je opatřeno kódem (P01–P12).

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 připomínky. Z tohoto důvodu bylo každé podání směřující proti návrhu Aktualizace č. 1 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 Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, bylo z výše uvedeného důvodu vypořádáno jako připomínka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv.

Přes velké množství připomínek byla na základě jejich vyhodnocení dokumentace A1 ZÚR JMK projektantem upravena pouze ve dvou dílčích položkách:

- Ve výroku A1 ZÚR JMK u záměru silnice **I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)** a silnice **I/43 Kuřim – Lysice (DS41)** v článku [14] v Úkolech pro územní plánování uvedených pod písmenem g) a i) byla sjednocena formulace týkající se požadavku na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření.
- V Odůvodnění A1 ZÚR JMK u záměru silnice **III/15278 Modřice, obchvat (DS52)** na konci pátého odstavce byla vypuštěna formulace *„s výhledem na rok 2035, se kterým již prognóza počítá“.*

Ostatní připomínky nevedly k úpravě dokumentace.

Přehled podatelů připomínek

Právnické osoby a městské části Brna				
Název	**adresa**	**IČ**	**GINIS čj.**	**GINIS datum přijetí**
Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu	Cejl 866/50a, 602 00 Brno	IČ 67010041	JMK 82881/2020 JMK 82884/2020	15.06.2020 15.06.2020
Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s.	Opálkova 16, 635 00 Brno	IČ 75053446	JMK 82426/2020	15.06.2020
Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z.s.	Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko	IČ 26986043	JMK 83392/2020	16.06.2020
Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s.	U Luhu 23, 635 00 Brno	IČ 26653486	JMK 83530/2020	16.06.2020
Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s.	Laštůvkova 729/25, 635 00 Brno	IČ 64331199	JMK 82764/2020	15.06.2020
Pěkný jih z.s.	Moravanská 159/86, 619 00 Brno	IČ 22725351	JMK 83719/2020	16.06.2020
Spokojené Díly, z.s.	Foglarova 1817, 664 34 Kuřim	IČ 22672818	JMK 82893/2020 JMK 82896/2020	16.06.2020
Spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně - Bosonohách	Pražská 29, 642 00 Brno	IČ 26660407	JMK 82644/2020	15.06.2020
Spolek "Naše Kníničky"	Dolní Louky 262/5, 635 00 Brno	IČ 22908731	JMK 94561/2020	16.06.2020
Spolek Obchvat, z.s.	Stojanova 7667, 669 02 Znojmo	IČ 26606119	JMK 82977/2020	16.06.2020
Spolek "Os Přátelé krásné Malé Hané"	Zálesí 39, 596 43 Biskupice	IČ 22718273	JMK 83046/2020	16.06.2020
Spolek "Za lepší životní prostředí"	Sudice 38, 680 01 Sudice	IČ 22717757	JMK 82871/2020 JMK 87454/2020	15.06.2020 16.06.2020
Spolek zdravého bydlení Chrudichromy	Chrudichromy 79, 680 01	IČ 8862885	JMK 83843/2020 JMK 97284/2020	17.06.2020 06.06.2020
Za čisté a klidné Modřice z.s.	U hřiště 830, 664 42 Modřice	IČ 22733248	JMK 87494/2020	23.06.2020
MČ Brno-Bosonohy	Bosonožské nám. 1, 642 00 Brno	neuvedeno	JMK 83434/2020	16.06.2020
MČ Brno-Bystrc	Nám. 28. dubna 145/60, 635 00 Brno	neuvedeno	JMK 81922/2020	15.06.2020
MČ Brno-Chrlice	Chrlické nám. 3/4, 643 00 Chrlice	neuvedeno	JMK 83533/2020	16.06.2020
MČ Brno-Kníničky	Nová 11, 635 00 Brno	neuvedeno	JMK 83434/2020	16.06.2020

Fyzické osoby						
Kdo příjmení	**Kdo titul**	**Kdo jméno**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS čj.**	**GINIS datum přijetí**
anonymizováno					JMK 83163/2020	15.06.2020
					JMK 83359/2020 JMK 83852/2020	16.06.2020 17.06.2020
					JMK 82903/2020	16.06.2020
					JMK 82903/2020	16.06.2020
					JMK 82903/2020	16.06.2020
					JMK 82903/2020	16.06.2020
					JMK 77470/2020	05.06.2020
					JMK 77511/2020	05.06.2020
					JMK 82903/2020	16.06.2020
					JMK 82903/2020	16.06.2020
					JMK 83016/2020	16.06.2020
					JMK 83566/2020	16.06.2020
					JMK 83492/2020	16.06.2020
					JMK 83912/2020	17.06.2020
					JMK 83394/2020	16.06.2020
					JMK 83394/2020	16.06.2020
					JMK 83163/2020	15.06.2020
					JMK 83163/2020	15.06.2020
					JMK 97717/2020	16.06.2020
					JMK 83518/2020	16.06.2020
					JMK 95251/2020	16.06.2020
					JMK 82508/2020	15.06.2020
					JMK 82508/2020	15.06.2020
					JMK 83333/2020 JMK 81541/2020 JMK 81543/2020 JMK 80225/2020	16.06.2020 12.06.2020 12.06.2020 11.06.2020
					JMK 83380/2020	16.06.2020
					JMK 82903/2020	16.06.2020
					JMK 83566/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83205/2020	16.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK95778/2020	16.06.2020
	JMK 83525/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 83414/2020	16.06.2020
	JMK 83414/2020	16.06.2020
	JMK 83414/2020	16.06.2020
	JMK 83414/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83912/2020	17.06.2020
	JMK 83380/2020	16.06.2020
	JMK 84822/2020	18.06.2020
	JMK 84822/2020	18.06.2020
	JMK 83240/2020	16.06.2020
	JMK 83240/2020	16.06.2020
	JMK 83240/2020	16.06.2020
	JMK 95203/2020	16.06.2020
	JMK 83378/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83941/2020	17.06.2020
	JMK 81757/2020	14.05.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83633/2020	16.06.2020
	JMK 84822/2020	18.06.2020
	JMK 95239/2020	15.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 82825/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 82880/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82818/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 82875/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 81557/2020	12.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 82647/2020	15.06.2020
	JMK 83676/2020	16.06.2020
	JMK 82661/2020	15.06.2020
	JMK 83378/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 84046/2020	17.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82508/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82508/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95258/2020	16.06.2020
	JMK 84837/2020	18.06.2020
	JMK 84837/2020	18.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 83801/2020 JMK 85133/2020	16.06.2020
	JMK 83826/2020 JMK 85538/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83381/2020	16.06.2020
	JMK 84701/2020	18.06.2020
	JMK 84861/2020	18.06.2020
	JMK 86039/2020	22.06.2020
	JMK 84048/2020	17.06.2020
	JMK 83381/2020	16.06.2020
	JMK 84861/2020	18.06.2020
	JMK 83378/2020	16.06.2020
	JMK 83796/2020 JMK 83800/2020 JMK 85129/2020	16.06.2020 16.06.2020 18.06.2020
	JMK 91890/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 83790/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 82852/2020 JMK 97686/2020 JMK 91953/2020 JMK 95100/2020 JMK 82859/2020 JMK 91953/2020	15.06.2020 15.06.2020 15.06.2020 15.06.2020 15.06.2020 15.06.2020
	JMK 83898/2020	17.06.2020
	JMK 83898/2020	17.06.2020
	JMK 83410/2020	16.06.2020
	JMK 83399/2020	16.06.2020
	JMK 83912/2020	17.06.2020
	JMK 84926/2020	18.06.2020
	JMK 83399/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83341/2020	16.06.2020
	JMK 83380/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 95215/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83088/2020	16.06.2020
	JMK 97688/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83280/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95167/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 84922/2020	18.06.2020
	JMK 84922/2020	18.06.2020

anonymizováno	JMK 72163/2020	26.05.2020
	JMK 95251/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83378/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83216/2020	16.06.2020
	JMK 95190/2020	16.06.2020
	JMK 95154/2020	16.06.2020
	JMK 83723/2020 JMK 84919/2020	16.06.2020 18.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 84095/2020	17.06.2020
	JMK 83498/2020	15.06.2020
	JMK 95145/2020	16.06.2020
	JMK 95736/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 71674/2020	25.05.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 97707/2020	16.06.2020
	JMK 97707/2020	16.06.2020
	JMK 83005/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83012/2020	16.06.2020
	JMK 83023/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 83672/2020	16.06.2020
	JMK 81672/2020	12.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 82413/2020	15.06.2020
	JMK 82954/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 73059/2020	27.05.2020
	JMK 84015/2020	17.06.2020
	JMK 82817/2020	15.06.2020
	JMK 83843/2020	17.06.2020
	JMK 84822/2020	18.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83295/2020	16.06.2020
	JMK 91954/2020	16.06.2020
	JMK 91954/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 95131/2020	16.06.2020
	JMK 95728/2020	10.06.2020

anonymizováno	JMK 95194/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	17.06.2020
	JMK 95157/2020	16.06.2020
	JMK 83099/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 69033/2020 JMK 71397/2020 JMK 80094/2020 JMK 82653/2020	19.05.2020 25.05.2020 10.06.2020 15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 95774/2020	16.06.2020
	JMK 82523/2020	15.06.2020
	JMK 95233/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83674/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 95780/2020	16.06.2020
	JMK 84822/2020	18.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 91947/2020	16.06.2020
	JMK 91950/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 72024/2020	26.05.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 78553/2020	08.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83327/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83327/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97272/2020	17.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82354/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 84092/2020	17.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83824/2020 JMK84835/2020	16.06.2020 18.06.2020
	JMK 81820/2020	15.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 84931/2020	18.06.2020
	JMK 83934/2020	17.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 81870/2020	04.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 84932/2020	18.06.2020
	JMK 82903/2020 JMK 91929/2020 JMK 95711/2020	16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020
	JMK 82823/2020	15.06.2020
	JMK 91904/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 95734/2020	15.06.2020
	JMK 83807/2020 JMK 84835/2020	16.06.2020 16.06.2020
	JMK 83803/2020 JMK 84835/2020	16.06.2020 16.06.2020
	JMK 95241/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 84593/2020	17.06.2020
	JMK 83066/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 84822/2020	18.06.2020
	JMK 82965/2020	16.06.2020
	JMK 82967/2020	16.06.2020
	JMK 91944/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95229/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83843/2020	17.06.2020
	JMK 83812/2020 JMK 97703/2020	16.06.2020
	JMK 83808/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83216/2020	16.06.2020
	JMK 83216/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 82980/2020	16.06.2020
	JMK 82987/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83068/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020 JMK 95703/2020 JMK 91919/2020	16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020
	JMK 83542/2020	16.06.2020
	JMK 95120/2020 JMK 95725/2020 JMK 95722/2020 JMK 82903/2020 JMK 95703/2020	16.06.2020 11.06.2020 11.06.2020 16.06.2020 16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83814/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83378/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83216/2020	16.06.2020
	JMK 83216/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 84088/2020	17.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	15.06.2020
	JMK 83799/2020 JMK 84805/2020	16.06.2020 18.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83195/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 84072/2020	17.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 83187/2020	15.06.2020
	JMK 83187/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95769/2020	16.06.2020
	JMK 83327/2020	16.06.2020
	JMK 83327/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 83709/2020	15.06.2020
	JMK 83407/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 82609/2020	15.06.2020
	JMK 83407/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83407/2020	16.06.2020
	JMK 83380/2020	16.06.2020
	JMK 83380/2020	16.06.2020
	JMK 83208/2020	15.06.2020
	JMK 80540/2020	11.06.2020
	JMK 80540/2020	11.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83426/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 95096/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 83313/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 89667/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 84840/2020	18.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 95270/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	15.06.2020
	JMK 95719/2020	15.06.2020
	JMK 85411/2020	19.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82753/2020	15.06.2020
	JMK 84035/2020	16.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 91960/2020 JMK 95778/2020	16.06.2020 16.06.2020
	JMK 95198/2020	16.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95140/2020	16.06.2020
	JMK 95113/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020 JMK 91922/2020 JMK 95695/2020 JMK 95719/2020 JMK 97712/2020 JMK 82891/2020	16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82250/2020	15.06.2020
	JMK 82250/2020	15.06.2020
	JMK 82250/2020	15.06.2020
	JMK 82250/2020	15.06.2020
	JMK 82250/2020	15.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 97707/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 97707/2020	16.06.2020
	JMK 91969/2020	16.06.2020
	JMK 97715/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 84046/2020	17.06.2020
	JMK 84046/2020	17.06.2020
	JMK 84046/2020	17.06.2020
	JMK 80546/2020	11.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 97265/2020	17.06.2020
	JMK 97277/2020	17.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 81870/2020	04.06.2020
	JMK 83517/2020	15.06.2020
	JMK 81677/2020	13.06.2020
	JMK 95282/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 84078/2020	17.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82873/2020	15.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 95732/2020	10.06.2020
	JMK 83199/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83378/2020	16.06.2020
	JMK 83378/2020	16.06.2020
	JMK 94610/2020	16.06.2020
	JMK 94610/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83380/2020	16.06.2020
	JMK 84046/2020	17.06.2020
	JMK 84046/2020	17.06.2020
	JMK 95163/2020	16.06.2020
	JMK 95742/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83684/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 81736/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82180/2020	15.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 84025/2020	17.06.2020
	JMK 83950/2020	17.06.2020
	JMK 84879/2020	18.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83206/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 91961/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	15.06.2020
	JMK 95719/2020	15.06.2020
	JMK 82071/2020	15.06.2020
	JMK 82072/2020	15.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83778/2020	17.06.2020
	JMK 95763/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 91914/2020	18.06.2020
	JMK 83405/2020	16.06.2020
	JMK 83405/2020	16.06.2020
	JMK 83405/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 95777/2020	16.06.2020
	JMK 82763/2020	15.06.2020
	JMK 82994/2020	16.06.2020
	JMK 94612/2020	16.06.2020
	JMK 95757/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 95179/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82985/2020	16.06.2020
	JMK 84822/2020	18.06.2020
	JMK 74791/2020 JMK 82246/2020	01.06.2020 15.06.2020
	JMK 83912/2020	17.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95745/2020	15.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 78699/2020	15.06.2020
	JMK 78699/2020	15.06.2020
	JMK 81891/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 95763/2020	16.06.2020
	JMK95778/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 84120/2020	17.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83216/2020	16.06.2020
	JMK 82773/2020	15.06.2020
	JMK 75380/2020	01.06.2020
	JMK 83686/2020	16.06.2020
	JMK 84930/2020	18.06.2020
	JMK 83327/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83970/2020	17.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 82262/2020	15.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95147/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95147/2020	16.06.2020
	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 82661/2020	15.06.2020
	JMK 97281/2020	17.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83381/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 83381/2020	16.06.2020
	JMK 83381/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 95264/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 97473/2020	16.06.2020
	JMK 83625/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83802/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020 JMK 91934/2020	16.06.2020 16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 95271/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 81695/2020	14.06.2020
	JMK 79323/2020	09.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83852/2020	17.06.2020
	JMK 83852/2020	17.06.2020
	JMK 97712/2020 JMK 82903/2020 JMK 91927/2020 JMK 95706/2020	16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020
	JMK 95772/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 84056/2020	17.06.2020
	JMK 83026/2020 JMK 81873/2020	16.6.2020 15.6.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95183/2020	16.06.2020
	JMK 95766/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 95275/2020	16.06.2020
	JMK 95719/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 79471/2020	15.06.2020
	JMK 79464/2020	15.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 91956/2020	16.06.2020
	JMK 95223/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83692/2020	16.06.2020
	JMK 83852/2020	17.06.2020
	JMK 83852/2020	17.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 97286/2020	17.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 83492/2020	16.06.2020
	JMK 80540/2020	11.06.2020
	JMK 95760/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020

anonymizováno	JMK 80549/2020	11.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 94607/2020	16.06.2020
	JMK 94614/2020 JMK 87389/2020 JMK 94614/2020	16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020
	JMK 87058/2020 JMK 81697/2020	23.06.2020 14.06.2020
	JMK 81870/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 84011/2020	17.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83566/2020	16.06.2020
	JMK 83327/2020	16.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83163/2020	15.06.2020
	JMK 83380/2020	16.06.2020
	JMK 76357/2020	03.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK 95778/2020	16.06.2020
	JMK95778/2020	16.06.2020
	JMK95778/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 91936/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 83947/2020	17.06.2020
	JMK 83947/2020	17.06.2020

anonymizováno	JMK 97717/2020	16.06.2020
	JMK 83068/2020	16.06.2020
	JMK 83068/2020	16.06.2020
	JMK 83295/2020	16.06.2020
	JMK 97710/2020	16.06.2020
	JMK 84050/2020	17.06.2020
	JMK 82872/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 82903/2020	16.06.2020
	JMK 95749/2020	16.06.2020

M.2.1. Vyhodnocení připomínek 1–245

Poř. číslo	**1-9**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

1. **Byl proveden chybný výběr variant – chybná hluková a rozptylová studie. Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, neboť přebírá tvrzení z územní studie, která obsahuje chyby.**

Odůvodnění:

K územní studii byla podána čtyři expertní hodnocení a další analýzy dokumentující její zásadní vady. KÚ JMK nesjednal nápravu. KÚ měl buď nápravu sjednat, nebo jiným odborným hodnocením podané expertní hodnocení vyvrátit. Specificky leze odkázat na vady hlukové studie. Hluková i rozptylová studie leží v základu chybných doporučení územní studie. Doporučení chybné územní studie byla bez veřejného projednání převzata do Zadání AZÚR a tím vznikla zásadní vada celého pořizování AZÚR. Výběr variant byl tedy proveden chybně.

2. **Chybný výběr variant a porušení zákona.**

Odůvodnění:

Převzetí vadné územní studie do *Zprávy o uplatňování ZÚR* vedlo k vadě AZÚR, a to i vady procesu výběru variant. Výběr ze tří variant v trase **bystrcké/bystrcké/bystrcké** nebyl výběrem variant. Ten se již *protiprávně* odehrál při schvalování „*Zprávy*“, kde byla odmítnuta varianta obchvatu brněnské aglomerace ve prospěch nesmyslné trasy přes Brno, Malhostovice a s významným negativním dopadem na mnoho obcí. Kraj vědomě zapracoval závěry chybné územní studie do Zprávy o uplatňování ZÚR, a tak došlo protiprávně k výběru variant (odmítnutí varianty s obchvatem Brna) ve fázi řízení, kdy to stavební zákon nepřipouští. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a MMR.

3. **Požadujeme nápravu chybného zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, posouzení relevantních variant trasování v dotčených oblastech a plnohodnotné posouzení aktuální „Optimalizované varianty“. Zásadním problémem však je, že tato studie byla ve svých závěrech přímo zapracována do Aktualizace ZÚR JMK prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**

Odůvodnění:

Celá studie vykazuje naprosto zásadní závady, které se týkají volby jednotlivých variant trasování, dopravního modelování, hodnocení hlukové a emisní zátěže a nevhodně zvolené metodiky posuzování, která je v několika případech v přímém rozporu s platnou legislativou. Tyto nedostatky jasně prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.

4. **Optimalizovaná varianta D43 byla nesprávně a neoprávněně vyloučena.**

Odůvodnění:

V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 183 uvedeno, cituji: „*V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava).”* Zastupitelstvu JMK byly předloženy 3 varianty vedeny v jediné trase, a to středem městské části Bystrc. Tudíž se jedná o jednu variantu ve třech podvariantách. Optimalizovaná varianta byla z procesu ZÚR zcela absurdně a protiprávně vyloučena bez veřejného projednání, a to pouze na základě chybných závěrů ÚS. Argumentace o nějakém rozporu s ČSN byla jednoznačně vyvrácena. Dopis náměstka hejtmana z 11/2018 potvrdil neposouzení této varianty. Jeho odůvodnění bylo expertně vyvráceno. Pan náměstek také přiznal, že se mýlil a že v jiné podobné variantě nebylo napojení na Kuřim o 200 m, ale o 2200 m. Výchozí

podklad A1 ZÚR JMK (ÚS) je závadně zpracován a vyhodnocen a nemůže na jeho základě probíhat A1 ZÚR JMK, která trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS. Náprava chyby nebyla zjednána. Tímto se stala územní studie zcela nepoužitelnou, a protože její závěry byly plně převzaty do zprávy o uplatňování ZÚR JMK, je zcela zmařeno i pořizování AZÚR JMK. Tím, že kraj nenapravil své pochybení, způsobil, že celé pořizování AZÚR je chybně. Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo dopravy.

5. **Vyhodnocení hlukové studie pro oblast Jinačovic, Malé Lhoty, Všechovic Drásova a Bosonoh je zcela vadné**

Odůvodnění:

Hluková studie, která byla součástí územní studie pro AZÚR, byla svými závěry vložena do zadání AZÚR. Tím se do zadání AZÚR dostaly chybné závěry hlukové studie. Posouzení v hlukové studii vycházelo z výpočtu hlučnosti jen do vzdálenosti 400 m od komunikace. v Jinačovicích by se hluk šířil mnohem dál, protože mezi Jinačovicemi a navrhovaným koridorem 43 je otevřená rovinatá krajina a podstatná část Jinačovic je na svahu, tedy protihlukové ochrany jako valy nebo stěny by zde byly naprosto neúčinné. Ve Všechovicích a Drásově a Bosonohách by naopak byla dotčena prakticky celá obec. Modifikace hlukové studie výpočtu, kterým byla tato vzdálenost zvětšena na 1200 m prokázala zdvojnásobení území s prokazatelně překročeným hlukovým limitem, než doložila hluková studie AZUR. Tj. prokázala chybu této studie o více než 100 %, což je zcela nepřijatelné chyba. Tuto připomínku musí vypořádat Krajská hygienická stanice (KHS) JMK.

6. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracována, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tyto požadavky musí být zahrnuty i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**

Odůvodnění:

Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. upřednostnit „dopravní účinnost“ a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi, které bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí být také napraveno.

7. Plýtvání penězi daňových poplatníků. **Bylo-li rozhodnuto, že výběr trasy (obchvat vs. průtah Brna) měla určit územní studie s posouzením vlivů na zdraví obyvatel a na tuto studii bylo vynaloženo přes 20 milionů Kč, není možné, aby tato studie trpěla závažnými vadami, popsanými v akustickém posudku Ing. Škarvady či Ing. Šnajdra. Rozhodnutí by mělo být apolitické, dopady hlučnosti a emisí jednoznačně definovány dle metodik a fyzikálních zákonů, včetně identifikace nadlimitních zátěží území a vyčíslení počtu obyvatel zde žijících. Trendy nárůstu/poklesu hlučnosti v daném území bez vztahu k hygienickým limitům nepředstavují hodnocení dopadů na lidské zdraví.** To však nebylo řádně učiněno a vady Studie nebyly přesto vypořádány.

Odůvodnění:

Není možné, aby se z veřejných rozpočtů dotoval akustik, učící se vytvářet studie. Studie by měla prokazovat předpokládaný stav hlučnosti v území podél plánované trasy a jednoznačně dle zákonů řešit vlivy na zdraví občanů, tj. identifikovat místa s překročenými hygienickými limity spolu s počty takto zasažených obyvatel. Řešit vlivy nové komunikace plánované bez požadavků na dodržení limitů

hlučnosti je pro AZÚR nepoužitelné a nic neříkající o dopadech na zdraví obyvatel. Taková chybná studie neposkytuje věrohodné podklady a nelze podle ní rozhodovat a provádět výběr variant. Schází takto i vyčíslení alespoň orientační ceny protihlukových opatření. Do výběru variant smějí vstupovat jen takové varianty, kde není pochyb, že zajistí splnění hygienických limitů. Pokud by někde měly být tunely, toto musí být doloženo a zobrazeno v grafických přílohách AZÚR, a žádáme o nápravu.

8. Odůvodnění A1 ZÚR JMK, strana 143 uvádí, cituji: *„Územní studie byla zpracována v období 2017—2019 a přinesla doporučení třech variant, které v inkriminovaném úseku mají totožnou stopu (liší se pouze kategorizací a množstvím MÚK)." a strana 183* uvádí, cituji: *„Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty 1/2, tj. silniční řešení komunikace 43 bez JZT, ostatní varianty byly vypuštěny.*" Uvedená tvrzení jsou vadná a je nutné přepracovat A1 ZÚR JMK (ÚS). Shodné trasování díky uvedenému, nedává možnost posouzení vhodných alternativních variant s odlišným trasováním Boskovickou brázdou. Tento problém je dán výchozím podkladem (ÚS), který je nejen vadný, ale navíc byl doslova zneužit jako nástroj rozhodování o variantách, neboť obsah ÚS byl ve svých závěrech plně vnesen do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK za období 2016—2018. Zastupitelům kraje byl tak bez upozornění a bez odkazu na úkon výběr variant dle ustanovení stavebního zákona předložen k hlasování dokument, kterým bylo rozhodnuto o odmítnutí jedné ze dvou variant územních rezerv v platných ZÚR JMK 2016, což je úkon, který jednoznačně nepřísluší ani územní studii ani Zprávě o uplatňování ZÚR. Zastupitelstvo nedostalo možnost hlasovat o jiné variantě než trasované Bystrcí, proto je rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27.2.2020 chybné. Je tedy nutné tuto chybu řádně napravit.

9. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 183 uvedeno, cituji: *„Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě."* V předmětné studii však nebyla posouzena silniční varianta trasovaná čistě v Boskovické brázdě (Optimalizované variantě) se severním obchvatem Kuřimi jako silniční ekvivalent Optimalizace dle Ing. Kalčíka. Díky uvedenému, tak nebyly územní rezervy prověřeny dostatečně, a tento stav je zapotřebí napravit. Výchozí podklad A1 ZÚR JMK (ÚS) je tedy závadně zpracován a vyhodnocen a nemůže na jeho základě probíhat A1 ZÚR JMK, která trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS.

Vyhodnocení připomínek

Připomínka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení" přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje

konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování A1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a A1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci A1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování A1 ZÚR JMK.

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž vyplývá, které varianty budou v návrhu A1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně Vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako A1 ZÚR JMK.

K rozporu Optimalizované varianty s ČSN uvádíme, že tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry. Obce měly možnost připomínkovat závěry analytické části, tj. návrh variant. Požadavek na posouzení silniční verze Optimalizované varianty nebyl uplatněn.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Poř. číslo	**10-11**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

10. Návrh aktualizace ZÚR je postaven na výsledcích územní studie, která vykazuje mnoho nesrovnalostí a chyb, existují důkazy, že je chybná. Jen přebírá její výsledky, přestože její správnost byla mnohokrát zpochybněna různými důkazními materiály a několika expertními posudky. Metodika a správnost údajů této studie nebyly i přes existující důkazní materiál o fatálních pochybeních prověřena žádnou důvěryhodnou institucí. Kraj ani příslušná ministerstva nevyvrátil kritiku studie z expertních posudků. Expertní posudky předložené obcemi a občany nebyly zatím krajem relevantně vypořádány. JMK by si měl uvědomit, že současná aktualizace ZÚR vyvolá mnoho žalob. Vedle toho aktuálně stále přetrvává i podezření ze střetu zájmů zpracovatelů AZUR. Podkladová územní studie pro AZUR sama nemůže vylučovat žádnou variantu – je to jen územně plánovací podklad. Všechny varianty musí být projednány veřejně při pořizování AZÚR.

Požadujeme, aby bylo zajištěno, aby nemohlo dojít k nevratnému poškození občanů v důsledku chyby nekompetentních nebo zmanipulovaných projektantů. Požadujeme, aby Aktualizace ZÚR byla podložena pouze důvěryhodnými a obsahově správnými podklady bez rizika chyb, které mohou zásadně poškodit životní prostředí a ohrozit tak kvalitu života desetitisíců lidí, tisíce obydlí vč. ZOO Brno, bez politických tlaků a bez zvýhodňování ekonomicky a personálně spojených osob. Pokud má AZÚR vycházet z podkladové územní studie, musí být zajištěno, aby nemohlo dojít k nevratnému poškození občanů v důsledku chyby na nějakém kusu papíru. Taková studie musí být napřed prověřena nezávislými, důvěryhodnými, odbornými institucemi (hygiena, univerzity, soudní znalci, ministerstvo životního prostředí atd.) a musí obstát vzhledem k oponentním odborným posouzením na správnost metodiky, vstupních dat i výsledků. Požadujeme proto, aby v případě potvrzení chybnosti studie byl výběr trasování znovu přehodnocen.

11. V části A, vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK, strana 61.: *„Uvedené hodnocení platí (byť v menší míře) i u* záměrů*, které sice odvádějí dopravu z obytných oblastí, ale současně se přibližují jiné zástavbě. I zde je nutno případnou nerealizaci komunikace hodnotit negativně, neboť nová silnice má obvykle lepší parametry než stávající. V lokalitách, kde by realizací záměru mohlo v součtu se stávajícím pozaďovým zatížením dojít k překračování limitních hodnot, bude realizace záměru podmíněna návrhem kompenzačních opatření."* Návrh kompenzačních opatření není realizací kompenzačních opatření, přesto se v dalších částech počítá s jejich realizací. A1ZÚR JMK obsahuje zásadní vady, a proto nemůže dále probíhat A1 ZÚR JMK.

V části A, vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK, strana 91. Tady je zřejmé, že v rámci rozložení hlukové emise — denní doba není zahrnut hluk ze železniční dopravy a není tak posouzen synergický vliv. 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. Existence kumulativních a synergických vlivů nebyla zohledněna při výběru variant jednotlivých dopravních koridorů (neposouzení trasování Boskovickou brázdou).

Vyhodnocení připomínek

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků" vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování A1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a A1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci A1 ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK 2016 je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. **Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016.** Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, DS41-A a DS41-B uvedeno opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Pořizovatel se ztotožňuje s názorem podatele. Potřeba kompenzačních opatření u dopravních staveb, které nevyhovují stanoveným akustickým a emisním limitům, vyplývá z platné legislativy.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K domnělému podezření ze střetů zájmů autorů viz Vyhodnocení připomínky č. 212.

Poř. číslo	**12**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

12. Požaduji přepracování podkladového materiálu pro výběr varianty trasování D/S43 a nové vyhodnocení variant, aby bylo jednoznačně doloženo, že po realizaci záměru D/S43 budou splněny hygienické limity. Požaduji vyhodnocení vlivu hluku a emisí na obyvatele bylo zpracováno v souladu se standardními postupy a metodikami.

Proces pořizování odborného podkladového materiálu – Uzemní studie – je pochybný. Současný stav podkladové dokumentace k AZÚR je zjevně problematický. Tato nedostatečnost se projeví v navazujících řízeních a ohrožuje zdraví občanů Lipůvky. Tato studie vyhodnocuje dopady hluku a emisí na obyvatele ad-hoc metodikami vymyšlenými pro účel pořizování aktualizace ZÚR. Používání takovýchto ad-hoc metodik znevěrohodňuje závěry studie a zpochybňuje že stav po realizaci záměrů JMK budou splněny hygienické limity. Ad-hoc metodiky vymýšlené pro účely AZÚR jsou nedůvěryhodné a nezaručují, že se budoucí stav bude blížit stavu předpokládanému. Nestandardní metodiky vyhodnocení diskreditují podklad pro AZÚR – Územní studii – a znevěrohodňují celý proces výběru varianty trasy komunikace D/S43. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS.

Vyhodnocení připomínky

Připomínka směřuje k podkladu pro A1 ZÚR JMK, tj. k ÚS JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu A1 ZÚR JMK nejsou relevantní. Dodáváme, že připomínky uplatněné k ÚS JMK již v rámci společného jednání k návrhu A1 ZÚR JMK pořizovatel prověřil v součinnosti s orgány veřejné správy. Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování A1 ZÚR JMK.

Zde lze pouze konstatovat, že neexistují standardní metodiky pro územní studie, resp. pro posuzování vlivu hluku a emisí (hlukové a rozptylové studie zpracované k územní studii). Požadavek na použití standardních metodik je tedy v tomto případě irelevantní.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Dle přílohy stavebního zákona, která stanoví rámcový obsah vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí), není splnění hygienických limitů na úrovni ZÚR požadováno.

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1:100 000 (1 mm na mapě = 100 m). Plochy a koridory budou následně zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku v územních plánech jednotlivých obcí dle podmínek v území. Dodržení hygienických limitů je možné konkrétně posoudit a jejich zajištění řešit teprve při znalosti přesného rozsahu ploch a koridorů a technického řešení staveb v rámci navazujících podrobnějších dokumentací a řízení.

K obsahu a podrobnosti ZÚR viz též Vyhodnocení připomínky č. 202.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v podrobnosti odpovídající požadavkům stavebního zákona. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány

potencionální vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení A1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 Metodické vysvětlení oddílu A dokumentace SEA.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41). Vybraná varianta v úseku Kuřim – Lysice (DS41) vede zcela mimo správní území obce Lipůvka a vzhledem ke své poloze nemůže záměr mít žádný vliv na zdraví občanů Lipůvky.

Poř. číslo	**13**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

13. Požaduji přesnou definici hodnotícího kritéria „dopravní účinnost”.

Toto kritérium, ač má v podstatě nejvyšší rozhodovací váhu, není nikde definováno a tím pádem ani ověřitelné a nemůže ani nabývat žádných číselných hodnot pro porovnání. Je tedy zcela na libovůli zpracovatele, které variantě přiřkne lepší hodnocení.

Vyhodnocení připomínky

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

Poř. číslo	**14-15**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

14. Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování komunikace 43 jako průtah Brnem, obsahuje fundamentální chyby a rozpory. Nikde není zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy systematicky podhodnocené. Závady a jejich rozsah napříč celou studií od volby jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší a použitím chybných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK, na straně 183 je uvedeno, cituji: *„ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1—Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci."* V rámci uvedeného modelového zatížení je řešena pouze aglomerační doprava a zde zcela chybí zahrnutí transevropské složky dopravy sítě TEN-T, do které je navrhovaná komunikace zařazena. A1 ZÚR JMK (ÚS) trpí vadami a je nutné je přepracovat a zjednat nápravu. Krajský úřad opakovaně argumentuje, že 43 je aglomerační komunikací a není určena pro dálkovou tranzitní dopravu. Nikde v návrhu AZÚR není kvantifikována predikce pro intenzitu dálkové tranzitní dopravy ze systému TEN-T.

15. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 114 pro oblast Bystrc uvedeno, cituji: *„Intenzity dopravy v centrální části Bystrce se vážou na polohu nové „43". Pokud v Bystrci nebude komunikace vedena vůbec či bude vedena mimo Bystrc, z koncepčního hlediska bude zachován stávající stav. Pokud povede trasa přes Bystrc, pak dojde k přitížení v oblasti Staré dálnice z 10—14 tis. na 13—22 tis. voz./den (dle profilu), a to v závislosti na kategorii komunikace (dálniční versus silniční)."* Ve studii Bořitov – Staré Město, které v rámci dopravního modelování řeší stejnou oblast, byla vydána ve stejném roce jako výchozí podkladový materiál A1 ZÚR JMK tedy ÚS a obsahuje také stejné zpracovatele jako ÚS, je celková intenzita dopravy na „43" určena na 34 tisíc vozidel denně. Ani tato studie – však neobsahuje transevropskou složku dopravy v rámci sítě TEN-T. Toto ukazuje na značné podhodnocení dopravy v dané oblasti a jako fatální chybu vést průtah hustě obydlenou oblastí. Podklad A1 ZÚR JMK obsahuje nepřípustné vady a je nutné jej významně přepracovat. Uvedené souvisí rovněž s A1 ZÚR JMK, díky převzatým závěrů ÚS, který trpí stejnými vadami a je nutné rovněž přepracování.

Vyhodnocení připomínek

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v připomínce – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd. Ze stavebního zákona nevyplývá povinnost uvádět v ZÚR předpovědi intenzit dopravy. Koridor pro silnici I/43 byl hodnocen v souladu s požadavky stavebního zákona.

Poř. číslo	**16**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

16. Vzhledem k tomu, že územní rezerva RDS36 pro severní obchvat nebyla ve studii, jež byla podkladem pro AZUR, prověřena, především s propojením s „německou" variantou vedení dálnice (kapacitní silnice) D43, nelze výběr variant považovat za dostatečně komplexní.

Odborný podklad pro připomínku je doložen v přiloženém znaleckém posudku Ing. arch. Michala Hadlače, viz Příloha vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínky

Trasa komunikace vedená koridorem územní rezervy RDS36 (severní obchvat Kuřimi) byla v rámci ÚS JMK prověřována ve variantách D.5, D.6, S.5, S.6 a S.9.4., tedy v 5 ze 15, respektive 16 variant (poslední varianta S.10 byla doplněna v závěru US JMK jako tzv. poučená). V závěru US JMK, se kterým se v kap. G.4.1. odůvodnění A1 ZUR JMK ztotožnily je řečeno, že *„při realizaci severního obchvatu města Kuřimi je účinnost nižší a bylo by nutno realizovat dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě městem, což by omezovalo místní dopravu*". Ke koridoru RDS36 se váže věta z téže kapitoly *„obě varianty obchvatu lze na prověřované stopy „43" napojit s tím, že některé kombinace jsou dopravně možné, ale vzhledem ke sledovaným urbanistickým vazbám problematické. Kritické je vedení tzv. optimalizované stopy severního úseku „43" a jižního obchvatu Kuřimi, protože město uzavírá mezi dvě komunikace nadřazeného systému*".

Území vymezené koridorem RDS36 je v platných ZUR JMK rovněž zahrnuto v koridoru RDS34-B (Varianta „optimalizovaná MŽP"). Možnost spojení severního obchvatu s tzv. německou stopou komunikace 43 je jednoznačně nejhorší kombinací variant 43 a variant obchvatů města Kuřimi, protože ve směru od Brna na Tišnov značně zvyšuje riziko zachování tranzitu přes vlastní Kuřim (na rozdíl od jižního obchvatu).

Poř. číslo	**17-22**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

17. Pouhá tři hlediska však nemohou dostatečně obsáhnout urbanistické aspekty vlivu navrhovaných komunikací v okolí Brna. Pouhá tři kritéria se jeví v podkladové studii AZUR jako nedostatečná. Jejich výběr by bylo dokonce možné označit za tendenční, aby zvítězily jen určité varianty. Chybí zde např. hledisko míry zásahu do urbanistické struktury sídel, kterým by byly více hendikepovány varianty vedoucí ve stopě „německé dálnice", která např. přímo prochází zastavěným územím Bystrce či těsně míjí zástavbu v obci Malhostovice. Ve všech doporučených variantách se např. objevuje jižní obchvat Kuřimi, který však negativně zasahuje do rozvojové obytné oblasti, přičemž opomíjený obchvat severní je naopak veden zcela mimo zástavbu. Zásahem do urbanistické struktury je i vedení silnice mezi obcemi Malhostovice a Drásov, které jsou dnes již prakticky srostlé. Zásahem do urbanistické struktury jsou nepochybně i negativní vlivy na další zastavěná území, která jsou součástí západní části Brna a obcí Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice, Skalička a Všechovice.

18. Z hodnocení variant v podkladových materiálech AZUR prakticky nelze objektivně vyčíst, proč je některá varianta favorizována a proč jiná ne. Je to způsobeno absencí dostatečně obsáhlé škály kritérií, neexistencí objektivních ukazatelů a nedostatečným odůvodněním výsledků

hodnocení. Použitá kritéria jsou spíše zmatečná, neplyne z nich dostatečně výmluvně, co je kladným a co je záporným efektem. Chybí i dostatečně přehledná tabulka s výsledky hodnocení.

19. Hodnocení variant z hlediska urbanistického je v podkladové studii AZUR nedostatečné, až tendenční. V případě využití dostatečně široké škály kritérií by bylo možné dosáhnout podstatně přesnějších a objektivnějších výsledků.

20. Hodnocení variant z hlediska urbanistického nebylo v územní studii, z níž vychází AZUR, provedeno dostatečně kvalitně a objektivně. Tímto faktem samozřejmě utrpěla kvalita a objektivnost celé studie, která se i přesto stala jediným podkladem pro rozhodování zastupitelstva kraje ve věci vymezení nových dopravních koridorů. Tímto aktem byla aktualizaci zásad územního rozvoje odebrána jejich významná úloha — navrhnout významné dopravní záměry ve variantách, tyto varianty vyhodnotit a stát se tak podkladem pro politickou sféru, aby ve věci, která se týká tisíců obyvatel kraje, nezávisle rozhodla.

21. Hodnocení variant dálniční a silniční sítě z hlediska urbanistického, jak je provedeno v Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno, která je podkladem pro AZUR, nelze považovat za dostačující, tedy svým rozsahem a obsahem za odpovídající nárokům na takto důležitou dokumentaci vyznačující se významným dopadem na rozsáhlé území v okolí Brna i na životní prostředí velkého počtu obyvatel tohoto regionu. Hodnocení nebylo provedeno náležitě přehledným a transparentním způsobem, pro hodnocení nebyla použita dostatečně široká škála kritérií, nebyly aplikovány objektivní ukazatele. Výsledky hodnocení nejsou ve studii náležitě prezentovány a zdůvodněny a nelze je tedy použít dále pro AZUR.

22. Hodnocení variant z hlediska urbanistického nebylo v územní studii, jež byla podkladem pro AZUR, provedeno dostatečně kvalitně a objektivně. Tímto faktem samozřejmě utrpěla kvalita a objektivnost celé studie, která se i přesto stala jediným podkladem pro rozhodování zastupitelstva kraje ve věci vymezení nových dopravních koridorů. Použitím nedostatečně průkazné územní studie pro vyloučení variant z návrhu aktualizace ZÚR potlačena možnost, aby ve věci, která se týká tisíců obyvatel kraje, nezávisle rozhodla politická sféra.

Odborný podklad pro připomínky 17 až 22 je doložen v přiloženém znaleckém posudku Ing. arch. Michala Hadlače, viz Příloha vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínek

Metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. US JMK. Z hlediska vlivů variant na oblast urbanismu byly zohledněny ty stavy či existující procesy v území, které jsou relevantní vzhledem k měřítku a významnosti navrhovaných variant dálniční a silniční sítě v řešeném území. To znamená, že jsou brány v potaz takové jevy, na které může mít dálniční a silniční síť zásadní vliv a které jsou relevantní z hlediska porovnávání variant mezi sebou.

Z pohledu životního prostředí a z pohledu hlukové a rozptylové studie jsou varianty hodnoceny kvantitativním způsobem, zatímco z pohledu dopravě-urbanistického jsou hodnoceny kvalitativním způsobem. Dopravně-urbanistické hodnocení zahrnuje popis a interpretaci komplexnější a informačně méně uzavřené reality, než je tomu v případě hodnocení environmentalistického. Užití kvalitativní metodologie je zde proto oprávněné a v rámci pragmatického rámce informačně užitečnější.

Potud lze považovat za urbanistické parametry kompletní, respektive poskytující objektivní vhled na území. Urbanistické parametry jsou „pouze“ jedněmi z mnoha ukazatelů, které se podílejí na popisu, hodnocení a porovnání variant nadřazené silniční a dálniční sítě brněnské aglomerace. Šířka kritérií nezaručuje objektivnější výsledky.

Hodnocení celé US JMK vychází obecně ze způsobů prostorového navrhování, kdy jsou sledovány dopravně-urbanistické parametry, tj. dopravní efektivita (spojení bodu A a B) s přihlédnutím k topografii terénu, návaznostem na sídla a jejich funkční a prostorovou strukturu, jejich plánovanému rozvoji a s přihlédnutím k nejvýznamnějším střetům s technickou infrastrukturou. Dále jsou sledovány limity vlivu na samotné obyvatelstvo (hluk a znečištění ovzduší) a v neposlední řadě se přihlíží k limitům přírodního prostředí.

Celkový závěr porovnání US JMK je přehledně uveden v kap. F dodatku 2. etapy US JMK včetně tabulky. Kvůli velkému rozsahu studie byl vytvořen tzv. Abstrakt, který přehledně shrnuje celou US JMK. Návrh řešení v A1 ZUR JMK je stejně tak přehledně popsán v kap. G.4.1. odůvodnění A1 ZUR JMK.

K posudku Ing. arch. Michala Hadlače – viz Příloha vyhodnocení.

Poř. číslo	**23**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

23. V částech výroku věnovaných železniční a letecké dopravě jsou odkazy na transevropskou síť TEN-T. Přestože PÚR stanoví S43 jako součást TEN-T, toto návrh AZÚR nerespektuje a komunikaci 43 jako součást TEN-T nevymezuje. Toto musí být napraveno.

Vyhodnocení připomínky

Ve výroku je u záměru silnice I/43 ozn. DS40 a DS41 uveden odkaz na PÚR ČR. Z PÚR ČR je zřejmé, že silnice je součástí TEN-T.

Poř. číslo	**24**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

24. V bodě výroku 81d pro úsek Troubsko (D1) — Kuřim — Lysice se v požadavcích na uspořádání a využití území stanoví „zajištění návazností na nižší silniční infrastrukturu a zkvalitnění obsluhy území v … N-SOB4 specifické oblasti Velkoopatovicko". Toto jeví jako vada.

Vyhodnocení připomínky

Specifická oblast Velkoopatovicko N-SOB4 byla vymezena z důvodu výrazného socioekonomického oslabení a dlouhodobě regresivního demografického vývoje v severní části území kraje. Rozvoj oblasti může podpořit mimo jiné zlepšení dopravní dostupnosti sídel k centru ORP Boskovice a k dalším blízkým centrům osídlení. Navrhovaná silnice I/43 zajišťuje lepší dopravní dostupnost Blanenska a Boskovicka, a tím zkvalitňuje i obsluhu území specifické oblasti Velkoopatovicko.

Poř. číslo	**25**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

25. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Brna, Kuřim, Bystrc a další.

Požadujeme, aby byla v AZUR zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní části Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko – polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR nezohlednily, a to je zásadní chyba. Je nutné podklady v tomto duchu upravit.

Vyhodnocení připomínky

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je PÚR ČR, která dle § 31 odst. 1 stavebního zákona řeší přeshraniční a mezinárodní souvislosti. A1 ZÚR JMK je v souladu s PÚR ČR.

Dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

Poř. číslo	**26-28**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

26. **Cílový dopravní význam „43” je veřejnosti zamlčován** a D43 je v AZUR falešně představována jako regionální silnice I. třídy. **D43 je součástí sítě TEN-T** a podíl tranzitní dopravy na ní rapidně stoupne po propojení do Polska přes D35 a D1 vytvořením nabídky pro tranzitní těžkou kamionovou dopravu od Štětína na jih Evropy a z jihu na sever.

Odůvodnění:

Ze zákona byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní.

27. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 112 uvedeno: *„Silniční varianty komunikace „43" jsou příznivější než varianty dálniční, a to díky možnosti umístění většího množství křižovatek*

v aglomeraci (lepší podmínky obsluhy území především v oblasti Kuřimi a Bystrce) ..." Toto tvrzení ovšem není platné ve vztahu k zařazení komunikace do transevropské dopravní sítě TEN-T, pro kterou jsou výhodnější dálniční varianty vzhledem k příznivému omezení mísení; tranzitní a aglomerační dopravy. A1 ZÚR JMK je tedy vadný a je nutné ho doplnit a přepracovat. Zařazení varianty komunikace „43" do dopravní sítě TEN-T bylo ústně potvrzeno úředníky i při veřejném projednávání distanční formou, územní plánu města Brna dne 9.6.2020.

28. Vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné. Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.

Vyhodnocení připomínek

Pořizovateli není zřejmé, proč se podatel domnívá, že je veřejnosti zamlčován význam silnice 43.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňují.

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr,

u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu A1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávaná podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Poř. číslo	**29-30**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

29. Má-li být komunikace R43 navrhována jako lokální komunikace s minimálním tranzitem tvořící spádovou komunikaci pro dojezd automobilů do spádové obce Brno, je základní chyba tuto komunikaci zatahovat oklikou do Bystrce (12 km prodloužení trasy). Je naopak důležité ji napojit s co nejkratším připojením na městský okruh Brna. Jedná-li se o spádovou komunikaci pro dojezd aut do Brna, je pak nesmyslné hodnocení o kolik aut ubude na VMO v Brně, mají-li všechna (96 %) tato auta cíl v Brně.

Odůvodnění:

Pro připojení Bystrce ke spádové komunikaci je dostatečná vzhledem k jeho velikosti stávající komunikace (Kuřim – Bystrc) a není nutno budovat dálnici. A pro spádové dojíždění ze Svitav bez jakéhokoliv tranzitu (dle zadavatelů má být tranzit menší než 4 %) je nesmysl budovat napojení na spádové komunikace na D1, včetně budování mnohamiliardových protihlukových opatření ze státního rozpočtu dopravní infrastruktury. Budovat vnitroměstské komunikace je úkolem města samotného nikoliv státu a tuto komunikaci včetně protihlukových opatření by mělo platit samo město Brno nikoliv Kraj či stát.

30. Na veřejném projednání 9.6. bylo prohlášeno, že D43/S43 je určena pouze pro aglomerační provoz, nikoliv pro tranzit.

Jestliže je tomu tak, pak drtivá většina aglomeračního provozu směřuje do centra Brna a investice do D43/S43 přes Bystrc je plýtvání penězi daňových poplatníků, neboť většina dopravy bude dále směřovat přes Kuřim na Hradeckou a dále do centra Brna.

Vyhodnocení připomínek

V A1 ZÚR JMK je v souladu s PÚR ČR navrhována silnice I. třídy. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, tj. Ministerstvo dopravy. MD k vymezení koridoru pro silnici I/43 v A1 ZÚR JMK nemělo

připomínky. Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Poř. číslo	**31-32**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

31. Nepřípustná je mimoúrovňová křižovatka u hranice Rozdrojovic a Kníniček

Odůvodnění:

Tato křižovatka je/bude zdrojem nadlimitního hluku, prachu a emisí. Není ani funkční pro obyvatele Kníniček. Je to hrozba, že by doprava mohla při problémech na 43 zajíždět do Kníniček a Jinačovic a to kategoricky odmítáme.

32. Nepřípustná je mimoúrovňová křižovatka u hranice Brna – Kníniček.

Odůvodnění:

Tato křižovatka je zdrojem nadlimitního hluku. Není ani funkční pro obyvatele Kníniček. Je to hrozba, že by doprava mohla při problémech na 43 zajíždět do Kníniček.

Vyhodnocení připomínek

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější. Pro silniční variantu I/43 jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky, které umožňují napojení území.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Všechny navrhované MÚK včetně MÚK Rozdrojovice byly součástí hodnocení záměru silnice I/43 ozn. DS40.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Poř. číslo	**33**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

33. Pro oblast Bosonohy v návrhu AZÚR zcela schází formulace o ochranných (kompenzačních) opatřeních, přitom je zřejmé, že tato ochrana by musela být na dlouhém úseku, aby se ochránila nejen horní část ulice Hoštické, ale i ulice Práčata.

Vyhodnocení připomínky

V úkolech pro územní plánování je pro záměr silnice I/43 v bodě (81d) pod písmenem f) uveden požadavek *zpřesnit a vymezit koridor DS40 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření*….

Požadavek se vztahuje na celý úsek silnice I/43, tedy i na oblast Bosonoh.

Poř. číslo	**34-38**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

34. Nevymezení tunelů na území Bosonoh a Troubska, nedostatečné vymezení tunelů v Bosonohách

Odůvodnění:

Tunely v AZÚR nejsou vymezeny, nicméně v některých pracovních podkladech pro AZÚR se objevily v různých délkách. Tyto dokumenty měly společnou vadu, a to, že zde tunely nebyly dostatečně dlouhé. Nelze zatížit žádnou oblast Bosonoh, tedy ani ulice Práčata a Hoštickou. Bez vymezení tunelů v AZÚR nemohlo být provedeno posouzení SEA. Také výrok AZÚR je vadný. Nelze nadmístní tunelové řešení (Brno + Ostopovice) ponechávat do územních plánů obcí. Toto musí být řešeno v ZÚR kraje. Tuto připomínku musí vypořádat MMR, MŽP a KHS JMK.

35. Aktualizace ZUR, v předkládaném návrhu, vyžaduje v oblasti MÚK Troubsko, v úseku Bystrc – Kníničky, v blízkosti obytné zástavby Kuřimi, v blízkosti obytné oblasti Malhostovice–Drásov nadstandardní řešení ochrany vlivu na životní prostředí: „překrytí, tunel, tubus“. Nespecifikuje však omezení výškové vedení komunikace a dovoluje tak mostní konstrukce a estakády, které hluk zesilují a umožňují jeho šíření mnohem dále. To představuje pro obyvatele velké riziko negativních dopadů.

Požadujeme proto, aby byla výše zmíněná nadstandardní opatření v oblasti MÚK Troubsko, v úseku Bystrc – Kníničky, v blízkosti obytné zástavby Kuřimi, pro lokalitu Malhostovice–Drásov rozšířena o požadavek vedení komunikace pouze pod povrchem.

36. Požaduji, **aby ve výrokové části AZUR bylo jako protihlukové a protiemisní opatření na trase D/S43 u Malhostovic uvedeno pouze zatunelování spolu s přesným vymezením počátečního a koncového bodu tunelu.**

Vzhledem k blízkosti zástavby a konflikty s dalšími inženýrskými sítěmi žádná jiná varianta nepřichází v úvahu.

37. Protože existuje povinnost srozumitelnosti a jednoznačnosti výroku územně plánovací dokumentace musí být kompenzační opatření *„překrytí, tunely, tubusy“* být jednoznačně

specifikovány v textové části AZÚR. Takovouto formulací rozhodně není zcela neurčitá formulace *„při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov."*

Není nijak doloženo, jak bude naplněna podmínka z bodu j) úkolů pro územní plánování bodu 81d návrhu výroku *AZÚR „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení"*

Protože existuje povinnost srozumitelnosti a jednoznačnosti výroku územně plánovací dokumentace musí být kompenzační opatření *„překrytí, tunely, tubusy"* být jednoznačně specifikovány v textové části návrhu AZÚR. Takovouto formulací rozhodně není zcela neurčitá formulace *„při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi."*

38. Návrh Aktualizace ZÚR obsahuje podmínku výstavby tzv. „nadstandardních" opatření v „blízkosti" obydlených území, konkrétně ve Výroku A1ZÚR JMK je na straně 27 uvedeno: *„g) v rámci koridoru DS40 zajistit Územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc — Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k. ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko".*

a) Postrádáme konkrétní garanci a informaci občanům. kdo uvedené nadstandardní protihlukové opatření zagarantuje, a kdo zagarantuje jeho financování (tj. vybudování tunelů a tubusů v části celé délky hráze přehrady a rovněž po celé délce průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (tj. od jižní části ulice Černého za severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

b) Postrádáme rovněž informaci, zda tubus tunely budou hermeticky uzavřeny tak abych jejich vzájemné napojení či terénní návaznosti byly prosté od jakýchkoliv otevřených částí, tedy nepřerušované.

c) Postrádáme konkrétní garanci, aby otvory. výstupy. vjezdy/výjezdy vzniklé přerušením či navázáním tunelu na tubus skálu, či jiné povrchové překážky nevypouštěly nakumulované emise, hluk, prach apod. do okolí.

d) Postrádáme informaci, kdo konkrétně zajistí a garantuje deklarované územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus).

e) Postrádáme konkrétní uvedení garantovaného úseku, nikoliv zavádějící uvedení slova "cca" tj. cituji: *cca od jižní Části ulice Černého po cca severní hranici k. ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko."* Uvedená formulace je nepřípustná. Textová specifikace odkudkam musí být jednoznačná, tedy zde nemůže být termín „cca".

f) **Ve zveřejněné grafické části není dostatečně zřejmé, kde přesně tunely a tubus jsou zakomponovány. Pro občany je tato informace nezbytná a mělo by být k dispozici detailnější zpracování. Do AZÚR je nutno doplnit a jednoznačně textem vymezit rozsah tunelů a mostů na komunikacích v rámci celého AZÚR řešeného území.** Délkové vymezení tunelů *„od jižní části ulice Černého po severní hranici k.ú. Kníničky"* je nedostatečné. Jak v oblasti *„jižní části ulice Černého"* tak v oblasti u *„severní hranici k.ú, Kníničky"* je obytná zástavba. Při tomto návrhu délkového uspořádání by některé obytné domy byly situovány v blízkosti tunelového portálu, který je, jak je dobře známo, zdrojem dodatečného hluku. To také znamená, že i kdyby se neuvažoval hluk z portálu, tak by vznikla situace, že ze strany tunelu by zdroj hlučnosti nebyl a zůstal by jen úsek komunikace bez tunelu. To by mohlo teoreticky vést k snížení hlučnosti na polovinu, tedy o 3 dB. To je však tak málo, že je z fyziologických studií známo, že někteří lidé rozdíl -3 dB neregistrují. Skutečné významné poklesy hlučnosti jsou 10 dB a více. Aby tohoto bylo dosaženo, musely by portály tunelů být posunuty poměrně významně daleko od existujících domů a lze odhadnout, že by se jednalo o prodloužení tunelu o cca 300 m jak od *„jižní části ulice Černého"* tak od *„severní hranici kú. Kníničky"*.

g) Použitou textaci „zajistit územní podmínky" považuji za nedostatečnou zárukou pro realizaci daného kompenzačního opatření. A1 ZÚR JMK trpí vadami a je nutné ho přepracovat celý.

h) Protože existuje povinnost srozumitelnosti a jednoznačnosti výroku územně plánovací dokumentace musí být kompenzační opatření *„překrytí, tunely, tubusy"* být jednoznačně specifikovány v textové části AZÚR. Takovouto formulací rozhodně není zcela neurčitá formulace *„v oblasti MÚK Troubsko."*

i) Není nijak doloženo, jak bude naplněna podmínka z bodu j) úkolů pro územní plánování bodu 81d návrhu výroku AZÚR *„MÚK Troubsko řešit principiálně tak, aby silnice I/43 byla vedena pod stávající úrovní dálnice D1, a dále v koordinaci s obchvatem Bosonoh (silnice II/602)"*

Žádáme o zajištění těchto garancí a o jejich zahrnutí do AZÚR.

Vyhodnocení připomínek

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný doprav tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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."*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky."*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu A1 ZÚR JMK navrhovány nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

A1 ZÚR JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností požadavkům stavebního zákona. Každá konkrétní stavba umísťovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

K dotazu, *kdo konkrétně zajistí a garantuje deklarované územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření* uvádíme, že A1 ZÚR JMK stanoví úkoly pro územní plánování, které směřují k územním plánům.

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

V souladu s výše uvedeným nejsou v A1 ZÚR JMK tunelové úseky zakreslovány.

Poř. číslo	**39**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

39. V návrhu Aktualizace ZÚR postrádám garanci silniční varianty koridoru DS40, neboli koridoru „Německé varianty 43". Z dostupných informací bylo avizováno, že ze silniční varianty se následně (např. po pár letech) stane dálniční varianta.

Vyhodnocení připomínky

V A1 ZÚR JMK je navrhována silnice I. třídy. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, tj. Ministerstvo dopravy. MD k vymezení koridoru pro silnici I/43 v A1 ZÚR JMK nemělo připomínky.

Poř. číslo	**40**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

40. Trasování transevropské „43“ v blízkosti obytné části Malé Lhoty, Jinačovic, Drásova a Všechovic je nepřípustné.

Odůvodnění:

Hlučnost a znečistění ovzduší nebyly v posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví (SEA) posouzeny. SEA je zcela nekonkrétní (viz např. str. 164 SEA). Absentuje jakékoliv konkrétní vyhodnocení. o tom, že by u Malé Lhoty, Jinačovic, Drásova a Všechovic u 43 byla třeba zásadní a nákladná opatření je naprosto nepochybné. Celý návrh AZÚR, včetně SEA, je tedy nutné přepracovat. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

Vyhodnocení připomínky

Postup hodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí. Tento postup byl použit při hodnocení ZÚR JMK a byl respektován při předkládaném hodnocení A1 ZÚR JMK na životní prostředí. MŽP dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce A1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA. Z vyhodnocení vlivů záměrů DS40 a DS41 silnice I/43, např. z kap. A.6.2.2. Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví a přílohy č. 2 dokumentace SEA hodnotící tabulky je zřejmé, že se projektant posouzením hlučnosti a znečištěním ovzduší zabýval.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměrů DS 40 a DS41 uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Poř. číslo	**41-42**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

41. V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 (DS02, DS03) **Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje požadujeme při pořizování Aktualizace ZÚR JMK** zcela **vypustit a dopravní obslužnost v úseku** DS03 **od MÚK Skalice nad Svitavou (viz návrh Optimalizované varianty D43)** požadujeme řešit modernizací silničních sítí I., II. a II. třídy s vytvořením obchvatů. a do budoucna požadujeme vyloučit komunikaci TEN-T z území malé Hané. KrÚ JMK ji zde prosazuje, přitom však argumentuje, že zde nebude tranzitní doprava a její podíl hodnotí jen pouhými 3 procenty. Pro 3 procenta tranzitu je zcela nesmyslné budovat za miliardy komunikaci TEN-T. Je pak tedy potřeba vyhodnotit kudy by skutečně transevropské doprava jezdila v takovém množství, aby zde mělo smysl budovat komunikace TEN-T. Jako reálně smysluplná je kapacitní komunikace S8 dle Politiky územního rozvoje.

Odůvodnění:

Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru).

42. Požadujeme k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK znova a plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43 – silnice 43 jako celek od D1 po severní hranici JMK, a to ve všech známých variantách. Úplné posouzení musí být v odůvodnění návrhu Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK (včetně

SEA a HIA) doloženo. Požadované posouzení AZÚR musí být ve smyslu stanoviska MŽP z r. 2016 k návrhu ZÚR JMK pro celou shora vymezenou komunikaci, a to s přihlédnutím k řešení požadavků MŽP v daném stanovisku. Návrhový koridor DS03 postrádá řádné posouzení SEA, to nebylo ani v r. 2016 v ZÚR JMK. V ZÚR 2016 SEA nebyla provedena pro obce jako Sudice, Chrudichromy, Svitávka, Velké Opatovice. V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 (DS02, DS03) požadujeme v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK zcela vypustit a dopravní obslužnost v úseku DS03 požadujeme řešit modernizací silničních sítí I., II. a II. třídy s vytvořením obchvatů. A do budoucna požadujeme vyloučit komunikaci TEN-T z území malé Hané. KrÚ JMK ji zde prosazuje, přitom však argumentuje, že zde nebude tranzitní doprava a její podíl hodnotí jen pouhými 3 procenty. Pro 3 procenta tranzitu je zcela nesmyslné budovat za miliardy komunikaci TEN-T. Je pak tedy potřeba vyhodnotit kudy by skutečně transevropské doprava jezdila v takovém množství, aby zde mělo smysl budovat komunikace TEN-T. Jako reálně smysluplná je kapacitní komunikace S8 dle Politiky územního rozvoje.

Intenzita dopravy – sčít. r. 2016 – v oblasti Malé Hané na II/374 v úseku hranice JMK – Cetkovice činila 1.539 vozidel denně. V úseku severní hranice kraje – Letovice na I/43 7.733 voz. denně. (Proto místo „D43“ změna na „S43“? zřejmě ano, neboť pro výstavbu dálnice – minimální hranice činí 20.000 voz. denně a zařazení DS03 do TEN-T?)

DS03 jenž je trasován v oblasti s intenzivním zemědělstvím – jejím středem, kotlinovitého tvaru, dokonce ke sklonům k inverzím, se jeví v naprostém rozporu s celou řadou proklamovaných cílů AZÚR: např.: - odvedení tranzitní dopravy ze sídel, ale i skutečnost je „poněkud“ odlišná, zde je snaha zavést ji v dané oblasti (DS03) do těsné blízkosti sídel, kde de facto tranzitní doprava ani neexistuje (výjimka: Velké Opatovice – 2000 až 3000 voz. ročně).

- minimalizovat zábory ZPF, skutečnost: pro daný 16km úsek DS03, který prochází 11 (jedenáct) k.ú. obcí zabrat (vykoupit či vyvlastnit) cca 126 ha zemědělské a cca 42 ha ostatní půdy (torza Hitlerovy dálnice), za 126 ha zem. půdy je cca 106 ha zařazeno do I. a II. třídy ZPF. Jak to vlastně je s odůvodněním „že většina trasy Hit. dálnice byla už vykoupena? je to pravda?
- zvýšením kvality ovzduší, v dané lokalitě je zhoršená kvalita ovzduší a v materiálech AZÚR stojí: citace: „... je nutno očekávat určité snížení..., ale k významu komunikace, je však...“, konec citace. Tohle je skutečnost! Jaký je „význam komunikace“ (DS03) který je nadřazen lidskému zdraví a ŽP? Jak je to s překračováním limitů škodlivin v ovzduší např. BaP, PM_{10}, $PM_{2,5}$ a v celém JMK, co na to dlouhodobé programy „Zdraví 2020“ Zdraví „21“?? Jen suché konstatování – předpoklad, že např. limit $PM_{2,5}$ nebude dodržen, že lze očekávat překročení limitu cca na 1/3 území JMK ve kterém bude žít cca ½ obyvatel JMK.
- udržovat, chránit a budovat další ÚSES na straně jedné, na straně druhé zlikvidovat v současné době „páteřní úses, torzo Hitl. dálnice, které udržuje přírodní rovnováhu v krajině s intenzivním zemědělstvím. Zelení, která odolává. Lesy mizí – vody je nedostatek, hrozí sucho. A jak se např. hospodaří s vodou? Způsob, který je praktikován při vodním hospodářství – prohlubování koryt i těch malých vodních toků jejich vybetonováním dna... to určitě není „zadržování“ vody v krajině napřimováním toků, zpevňování dalších a dalších ploch území má negativní vliv na hladinu spodních vod. Hrozí sucho a ...

  jaký je dopad silničních dopravních staveb?

  a) ekonomický – např. hledisko CBA – hodnocení DS03 (Usnes. vl. č. 850) ...
  b) ekologický - ???, trvalý úbytek ZPF, kontaminace půdy, vod, znečištění, fragmentace krajiny – degradace životního prostředí. Nepříznivý dopad na zdraví obyvatelstva....

Vyhodnocení připomínek

K požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridor v ZÚR JMK 2016. Návrh A1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice. Záměr komunikace „43“ je vymezen v PÚR ČR; koridor vymezený v ZÚR JMK 2016 zajišťuje návaznost na koridor vymezený v ZÚR Pardubického kraje. Z uvedených důvodů nelze záměr vypustit.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 (včetně hledisek akcentovaných v připomínce, jako vliv na ZPF, ovzduší, vody, …) a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K požadavku na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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."

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydaném podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno 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 souladu s tímto požadavkem je v návrhu A1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

K domnělým nedostatkům dokumentace SEA ZÚR JMK 2016 dodáváme, že ZÚR JMK 2016 byly potvrzeny rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Ke kapacitní silnici S8 uvádíme, že dle PÚR ČR je vymezena pro dopravní propojení ve směru

severozápad-jihovýchod, s napojením na Rakousko v trase (Mladá Boleslav) – R10 – Nymburk – Poděbrady – D11 – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR/Rakousko (–Wien). Koridor kapacitní silnice S8 zpřesňují ZÚR JMK v koridoru silnice I/38. Záměr silnice I/38 není předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Záměr vymezený v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Poř. číslo	**43**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

43. Trasa D43 prochází sídelními útvary (Bystrc, Kníničky a další), **čímž vytváří:**

- mísení dopravy místní a tranzitní, které je příčinou nehodovosti (BESIP),
- trvale škodlivé špatné klima v dotčených a sousedních městských částech s negativním vlivem na zdraví cca 30 tisíc občanů.

Vyhodnocení připomínky

Komunikaci I/43 lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridor jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] Úkolů pro územní plánování.

Poř. číslo	**44**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

44. Nelze akceptovat, že pro Bystrc, Kníničky a Troubsko je uváděno v bodě g) úkolů pro územní plánování bodu 81d návrhu výroku AZÚR *„V rámci koridoru DS40 zajistit územní* ***zajistit územní podmínky*** *pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc — Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko”.* Toto je formulace významově odlišná od bodu i) *„V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov,”* Z**ajištění územních podmínek** je něco zcela jiného než ***zajištění nadstandardních protihlukových opatření.*** Tento nesoulad musí být odstraněn a v obou případech musí být použita formulace **identická o povinné realizaci *protihlukových opatření (překrytí, tunel, tubus), přitom toto musí být formulováno jako vykonatelný výrok (pro kompenzační opatření) a ne jako úkol pro jiné subjekty.***

Vyhodnocení připomínky

Připomínce se vyhovuje. Projektant ve výroku sjednotí formulace týkající se požadavku nadstandardních opatření.

Poř. číslo	**45**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

45. Je nepřípustné vést transevropskou komunikaci 43 přes Brno-Bosonohy – nejsou vytvářeny předpoklady pro výstavbu 43 – tj. porušení § 18/1 stavebního zákona

Odůvodnění:

V Bosonohách jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší. Není nijak prokázáno, že by transevropská komunikace 43 měla situaci zlepšit, či dokonce zajistit splnění hygienických limitů Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. Emise hluku a škodlivin z dopravy vedené v těsné blízkosti obytných oblastí jsou nadlimitním negativním vlivem. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

Vyhodnocení připomínky

Podatel při posuzování rozporu s cíli územního plánování vychází z údajného nevytváření předpokladu pro výstavbu silnice 43 podle § 18 odst. 1 stavebního zákona a zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti. A1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR. K údajnému zavlékání tranzitní dopravy viz výše.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší …. se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání 7.1. a). Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59 % emisí PM_{10}, 74,3 % emisí $PM_{2,5}$, 98,3 % emisí BaP, 8,3 % NOx)**

V rámci územní studie byly prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města

a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním, resp. jihozápadním směru."

Podatel se domnívá, že výstavbou jakékoli nové komunikace dojde k přesunu stejných dopravních výkonů i stejných emisí z dopravy na novou trasu a současně nedojde k poklesu na původní trase (v centru města). Logicky však nová trasa silniční komunikace umožní projektovat dopravní komunikaci tak, aby nedocházelo ke zbytečnému narušení plynulosti, a tedy i zbytečným emisím znečišťujících látek. Na původní trase pak logicky musí dojít k poklesu dopravních výkonů, a tedy i emisí. Současně nová trasa komunikace umožní realizovat v centru další netechnická opatření na snížení vlivů dopravy (rezidentní parkování, nízkoemisní zóny, selektivní zákazy vjezdu, preferenci cyklo a pěší dopravy aj.).

Obecně má plynulost silniční dopravy výrazně pozitivní vliv na emise poletavého prachu tím, že když auto jede plynule, jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva, a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování. Stejně tak plynule jedoucí auto nebrzdí a neakceleruje, což jsou další významné zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění, resp. otěrů pneumatik při akceleraci. Tyto nestandardní tedy „neplynulé stavy" mají významný vliv na množství emisí z dopravy v centrech měst oproti obchvatovým komunikacím, kde se tyto jevy v podstatě nevyskytují.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojede centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojede mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NOx poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM10 a PM2,5 s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE ([redacted] Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analyza_kvality_ovzdusi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací" (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM_{10} a $PM_{2,5}$, jako u pozaďových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozaďovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Poř. číslo	**46-69**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

46. Požaduji posouzení silniční varianty v trase varianty D43 „Optimalizované". Mezi tzv. silničními variantami v územní studii a tím v procesu pořizování AZÚR, schází silniční varianta v trase varianty D43 „*Optimalizované*". Místo toho jsou zde jen dopravně a investičně

nesmyslné varianty s dvojicí nových paralelních silnic, jedna přes Jinačovice do Brna a druhá v Boskovické brázdě.

Odůvodnění:

Nesmyslnost takto požadované/navržené konfigurace dvou nových komunikací je do očí bijící a naznačuje zmanipulovanost postupu AZÚR. Zpracovatel územní studie, jejíž závěry jsou promítnuty jako závazné (a to tedy protiprávně) do návrhu AZÚR evidentně záměrně ani v jedné variantě nevyhodnotil plnohodnotný obchvat celé brněnské aglomerace vedený Boskovickou brázdou.

47. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Drásov – Malhostovice – Všechovice – Skalička – Malá Lhota – Lysice.

Odůvodnění:

D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Tranzitní doprava do obcí a měst nepatří. Je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část – vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní, nelze vyloučit překračování zákonných hygienických limitů. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy je nutné budovat obchvaty všech obcí a měst na trase. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Požaduji do Aktualizace Zásad územního rozvoje JMK zahrnout aktuální verzi tzv. Optimalizované varianty D43, která je nejen západním obchvatem celého Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale je cíleně propracována tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.

48. Již dnes jsou významně překračovány zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice). Novou komunikaci „43" napojenou na D1 v Brně-Bosonohách nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43" se zde však dodnes nedaří. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit. Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní. Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti.

49. MČ Brno-Bystrc dlouhodobě, opakovaně a konzistentně nesouhlasí s vedením komunikace 43 (X43, D43, R/43) přes MČ Brno-Bystrc. Zastupitelstvo MČ Brno-Bystrc požaduje, aby byly ve výše zmíněné Aktualizaci opraveny chyby zejména v hlukové studii, které prokazatelně vedou k výběru chybné varianty.

50. Je naprosto nevhodné a nepřípustné vést transevropskou komunikaci 43 přes Moravské Knínice, západní okraj Kuřimi, Jinačovice, Rozdrojovice, Brno-Kníničky a Brno-Bystrc, tj. v celé trase Lysice – Troubsko v těsné blízkosti obcí.

Odůvodnění:

Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. Nelze protiprávně slibovat „nadstandardní" opatření. To je v rozporu se zákonem. Hluk z mostu nebo i z výstupu z tunelu nad Kníničkami je nadlimitním vlivem. Emise hluku a škodlivin z dopravy vedené v těsné blízkosti všech obcí na této trase jsou nadlimitním negativním vlivem.

51. Požaduji trasování D/S43 severně od Kuřimi v koridoru „optimalizované" D43.

Sestavení tzv. Poučené varianty S10 je nejasný. Přestože severně od Kuřimi optimalizovaná varianta míjí ve velké vzdálenosti všechny obce, je „poučenou" variantou prosazováno vedení v těsné blízkosti čtyř obcí.

52. Trasováním 43 přes městské části Brna dojde k mísení městské a tranzitní dopravy, dojde k přetížení komunikací, které mají sloužit městu bez možnosti pro těžkou kamionovou dopravu se městu Brnu vyhnout po skutečném obchvatu Brna.

Odůvodnění:

Varianta D43 „Optimalizovaná" je navržena jako obchvaty všech obcí na trase včetně skutečného obchvatu celého Brna. Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. To je v rozporu se zákonem. Emise hluku a škodlivin z dopravy vedené v těsné blízkosti obcí na trase a přes město Brno jsou nadlimitním negativním vlivem.

53. Brno má dlouhodobý problém se zavlékáním nákladní tranzitní dopravy. Tato představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu asi 70 % (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy. Nákladní tranzitní doprava není pro Brno nijak přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně, je totiž významným zdrojem prachu. Řešením může být pouze plnohodnotný obchvat celého Brna. Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil cca 16–20 tis. vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho 4,2 — 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy. Všechna vozidla na obchvatu města Brna, uváděná v těchto studiích, by do něj vůbec nevjela. Argumentace, že v současném celkovém podílu dopravy obsahuje tranzit Brnem (např. nadkrajského významu — mezi hranicemi krajů — např. směr Svitavy — Slovensko (Lanžhot), Svitavy — Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %)) a tak tomu bude i nadále, je zcela nesprávná, protože ve směru severojižním je průjezd Brnem výrazně komplikován nehotovým městským okruhem a je tedy pro nákladní tranzitní dopravu neatraktivní. Komunikaci „43" lze snad považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové, v roce 2020. v žádném případě to neplatí po zprůjezdnění Brna komunikací „43" v severojižním směru, napojenou do systému transevropských komunikací. Žádám o zapracování komunikace „43" jako obchvatu města Brna, nikoliv jako průtahu několika městskými částmi.

54. Trasování D/S43 jako průtah obydlenými částmi Brna 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. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu, tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna. Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.

55. Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou projekty na mnoho let nebo i desetiletí. Tak dlouho nelze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna. Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna v extravilánu zcela mimo území města Brna. Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale i pro celé Brno. Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem. Pro Brno je nepřípustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi, který by neodvedl z území Brna

tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl do již dnes dopravně zatížených území jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO. Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43 a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov — Malhostovice, což jsou dvě srostlé obce, kde je vedení D43 nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a konflikt s lokalitami NATURA 2000.

56. Požaduji vymístění komunikace D/S43 mimo obce Malhostovice a Drásov.

Tyto obce jsou dnes prakticky srostlé a vedení komunikace mezi těmito obcemi ohrozí jejich další rozvoj. Příroda je v Malhostovicích krásná a bylo by škoda ji narušovat.

57. Nesouhlasím se záměrem RDS01-A – D43.

Obecně si myslím, že zavádět tranzitní dopravu dovnitř města je špatný nápad. Jako zvlášť špatný nápad mi to přijde, pokud je volba této trasy založená na studii, která je napadána za množství nepřesností, či snad dokonce úmyslných chyb. Domnívám se, že by takto kontroverzní rozhodnutí mělo být lépe podloženo.

58. Požadujeme, aby transevropská komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla a nezavlékala tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, aby nebyla trasována přes území Jinačovic a těsně u obydleného území na západní straně Malé Lhoty a na východní straně Drásova a Všechovic, v blízkosti lidských sídel, v blízkosti obytných oblastí obcí, v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady. Je nám známo, že existuje alternativní trasování, a to zcela mimo Jinačovice, tzv. varianta „Optimalizovaná. Tato varianta měla být posouzena, protože nepochybně má menší negativní vlivy na obyvatelstvo.

Odůvodnění:

Není pravdou, že komunikace 43 bude sloužit pouze místní dopravě. Vybudováním této trasy vznikne koridor pro tranzitní kamionovou dopravu, která celé území zatíží emisemi a hlukem, a to v denních i nočních hodinách. D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Tranzitní doprava do obcí a měst nepatří. Je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část – vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní, nelze vyloučit překračování zákonných hygienických limitů. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy je nutné budovat skutečný obchvat města Brna a plnohodnotné obchvaty všech obcí a měst na trase. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Optimalizovaná varianta 43 tvoří obchvat celé brněnské aglomerace, severní obchvat Kuřimi a kvalitní obchvat Lipůvky a také kvalitní západní obchvat Malé Lhoty. Toto je velmi významný rozdíl oproti variantě 43 přes Drásov, Malhostovice, Skaličku, Všechovice, Malou Lhotu, Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice, Brno a Troubsko. Návrh AZÚR je chybný, když tuto variantu neposoudil. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

59. Je naprosto nevhodné a nepřípustné vést transevropskou komunikaci 43 v celé trase Lysice – Troubsko v těsné blízkosti obcí.

Odůvodnění:

Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. To je v rozporu se zákonem. Emise hluku a škodlivin z dopravy vedené v těsné blízkosti všech obcí na této trase jsou nadlimitním negativním vlivem.

60. Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro

komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě“, a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi, všech obcí na trase a celého Brna. Respektujte názory občanů a vyprojektujte plnohodnotný obchvat města Brna.

Odůvodnění:

V petici přes 37 000 obyvatel požaduje plnohodnotný obchvat města Brna. Ale v A1 ZÚR JMK je stále tvrdošíjně, bezohledně prosazována dle Politiky územního rozvoje ČR pouze jediná trasa ve variantě tzv. „Hitlerovi dálnice”, která vede v těsné blízkosti obcí, v otevřené krajině, kde se hluk dobře nese. Z hlukových map pořízených krajským úřadem vyplývá, že do 400 m od komunikace je všude nadlimitní hluk, pro velkou část obyvatel Moravských Knínic by tedy Vámi navrhovaná varianta znamenala zhoršení kvality života. D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Tranzitní doprava do obcí a měst nepatří. Je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část – vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní, nelze vyloučit překračování zákonných hygienických limitů. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy je nutné budovat obchvaty všech obcí a měst na trase. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Není jasné, jak je možné ve 21. století prosazovat trasování (mezinárodní) kamionové dopravy v takto těsné blízkosti poklidných vesnic.

61. Tvrzení AZÚR o tunelu v Drásově/Malhostovicích je nevěrohodné vzhledem k vedení spojeného Březovského a vírského vodovodu

Odůvodnění:

Tento konflikt není v AZÚR řešen. To je zásadní vada. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

62. Nepřípustný a rizikový konflikt trasy 43 s Březovským vodovodem u obce Malhostovice a na území obce Kuřim

Odůvodnění:

V prostoru Malhostovic je úzké místo, kdy silnice-dálnice 43 ohrožuje trasu Březovského vodovodu. To představuje riziko pro zásobování města Brna pitnou vodou. Další konflikty s trasou vodovodu (přivaděče) jsou na území Kuřimi.

63. Variantní územní rezervy v ZÚR 2016 byla povinnost posoudit vzájemně, a to ve veřejném procesu pořizovaní územně plánovací dokumentace – AZÚR

Odůvodnění:

Když v roce 2016 zastupitelstvo kraje schválilo dva variantní systémy územních rezerv pro D43 v ZÚR, vznikla povinnost tyto dva systémy (varianty „Optimalizovanou“ a „Německou“) oproti sobě posoudit v AZÚR. To se nestalo. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

64. Nelze vymezit koridor 43 bez posouzení varianty Optimalizované v rámci pořizování návrhu AZÚR. Nelze nevypouštět územní rezervu RDSO1-B pro komunikaci 43 ve variantě Optimalizované dokud nebude provedenou plnohodnotné vyhodnocení 43 v této stopě, a to provedeno výlučně v rámci pořizování návrhu AZÚR, tedy ne jen v rámci nějakých územně plánovacích podkladů.Nelze nevypouštět územní rezervu RDS34-B dokud nebude provedenou plnohodnotné vyhodnocení 43 v této stopě, a to provedeno výlučně v rámci pořizování návrhu AZUR, tedy ne jen v rámci nějakých územně plánovacích podkladů.

65. Požadujeme, aby byla dodržena kontinuita územního plánování a aby v AZÚR byla řádně posouzena varianta D43 „Optimalizovaná“ ve verzi z roku 2016 (s doplněním z roku 2019), pro kterou je v platných ZÚR vymezen systém územních rezerv.

Odůvodnění:

Varianta D43 „Optimalizovaná“ je navržena jako obchvaty všech obcí na trase. Tím se zásadně liší od variant v trase „německé“, které mají na mnoha místech významné dopady na obytné oblasti.

66. Odůvodnění A1ZÚR JMK je na straně 86 uvedeno: “*Koncepce dopravy a dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje navrhovaná v ZÚR JMK a v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené dopravní infrastruktury a jednotlivých částí území Jihomoravského kraje.*“ V rámci Aktualizace ZÚR se pak řeší pouze jediné trasování ve třech různých variantách, které významně poškodí prostředí i lidské zdraví oproti variantě Ing. Kalčíka zpracované z podnětu MŽP. Zdůrazňuji přitom, že tato varianta nebyla posouzena v rámci územní studie, protože dle sdělení náměstka hejtmana Mgr. Malečka ze dne 19.11.2018, čj. JMK 151454/2018 cituji: „*Pro dálniční varianty ji bohužel nelze použít…“*. Bez ohledu na správnost následujícího tvrzení o normách ČSN, varianta D6 tedy není Optimalizovanou variantou.

V celé studii není pak obsažena ani silniční verze varianty bez poškozujících částí – průtah Brnem, jižního obchvat Kuřimi či pokračování v Hitlerově stopě severně od Kuřimi. Oba koridory dle územních rezerv dle ZÚR 2016 tedy nebyly plnohodnotně a objektivně posouzeny. Předložená A1ZÚR JMK tedy trpí vadami a musí být zcela přepracována a doplněna.

67. Požaduji, aby komunikace D/S43 byla trasována tak, aby měla co nejmenší negativní dopad na obyvatele kraje. To jest, aby vedla trasou optimalizovanou.

I kdyby byla realizována veškerá nadstandardní opatření navržená v ZUR, stále to znamená nemalý negativní vliv na obyvatele podél německé trasy D/S43 kteří budou zatížení „pouze” maximálním povoleným hlukem a emisemi. I když tyto negativa budou v zákonných limitech, stále se jedná o výrazné zhoršení životního prostředí občanů podél trasy.

68. Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině — Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky. Dlouhé tunely v intravilánu mají problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů. Cenové normativy resortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné. Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly náklady desítek mld. Kč. Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů lze odhadovat dobu postupné realizace na více než osm let.

69. Dálková a těžká tranzitní doprava má být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako z jakýchkoli jiných měst. Návrh AZÚR zasazuje trasování transevropské komunikace 43, která je součástí transevropského dopravního koridoru (viz https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/AnnexI_2017web.pdf) a souvisejících komunikací do hustě obydlených oblastí vč. Bystrce, Kamech, Žebětína, Kníniček a Jinačovic a do bezprostřední blízkosti rekreační oblasti Brněnská přehrada, což je intravilán města Brna, kam tak přivede silný automobilový provoz včetně těžké nákladní dopravy ze severojižního směru od Polska přes Hradec Králové, z regionu Boskovicka a Svitavska. Bytové domy pro čisté bydlení:

Brno Bystrc Laštůvkova lichá, vzdálené od hrany plánované silnice 43 cca 80 metrů

Brno Bystrc Bytové domy Černého, vzdálené od hrany plánované silnice 43 cca 100 m

Brno Bystrc Zástavba ulic Nad kašnou, Větrná, Výhon, vzdálené od hrany plánované silnice 43 cca 80 až 150 m

Bytové a rodinné domy pro čisté bydlení Městská část Brno Kníničky, vzdálenost od hrany plánované silnice 43 cca 100 až 200 m

Rodinné domy pro čisté bydlení Jinačovice, vzdálenost od hrany plánované silnice 43 cca 200 až 250 m

tak budou v rozporu s emisními a hlukovými normami vystaveny nadměrné dynamické hlukové zátěži, půdním otřesům a nadměrné míře znečištění životního prostředí exhalacemi výfukových plynů. Toto významně poškodí v dotčené bytové zástavbě v případě realizace silnice 43 životní prostředí obyvatel, ohrozí jejich zdraví a beze vší pochybnosti sníží kvalitu bydlení a cenu dotčených nemovitostí. Rozhodně dojde k navýšení hlukových a emisních limitů. Neproběhla reálná simulace hlukové zátěže v dotyku výše uvedených bytových domů a bytových domů od ulice Černého po ulici Přístavní pro předpoklad hustoty automobilní a nákladní přepravy se zapojením provozu severojižní magistrály. Za této situace nelze v AZÚR odsouhlasit trasování silnice 43 přes Bystrc.

Návrh AZÚR neřeší předpoklad navýšení mezinárodní tranzitní dopravy na plánovanou komunikaci 43 od severu budováním severojižní dálniční sítě v Polsku v návaznosti na naši dálniční síť silnic D 35, D1 i v rámci mezinárodní koncepce dopravy TEN-T. Dosud provedená hodnocení limitů znečistění životního prostředí na silnici 43 dopravou tak není věrohodná a správná.

Je schválen projekt prodloužení tramvajové linky přes Bystrc směrem do Žebětína. To mimo jiné vypovídá o tom, že vámi navrhovaná komunikace má být v centru města, protože dostupnost MHD je ukazatelem blízkosti centra. Negativní vlivy tranzitní dopravy (ať již ji nazýváte silniční nebo dálniční variantou) jsou nezpochybnitelně prokázány, a to kromě problémů v místní dopravě je to zejména hluk a znečištění ovzduší. To v dotčených oblastech významně poškodí životní prostředí obyvatel a ohrozí jejich zdraví. Výstavba komunikace v dotčených oblastech dlouhodobě zvýší hluk a prašnost. Současně s tím značné omezí stávající dopravu.

Navrhované trasování přivede významnou část dopravy na vnější městský okruh se všemi s tím souvisejícími riziky a do budoucna zcela znemožní realizaci skutečného západního okruhu města Brna a dalších dotčených obcí s plnohodnotnou dálniční funkcí.

Nesouhlasíme s trasováním komunikace 43 ve variantě navržené krajem v úseku Svitávka — Brno v trase, která je závleková a první sjezd v rámci Brna je v blízkosti přehrady a ZOO na západním okraji Brna, tj. v prostoru odkud je obtížný příjezd do lokalit ve středu a na západě Brna. Požadujeme do ZÚR JMK zahrnout takové řešení, které bude umožňovat co nejpřímější spojení do Brna, a přitom bude trasou, která nebude žádnou obec poškozovat.

To, co považujete za obchvat, považuji za zásah lidem do jejich domovů, máme tu zoologickou zahradu a když jsou ohňostroje, tak všichni křičí, jak to zvířatům vadí, ale u stavby dálnice se nad tím nikdo nepozastaví, přehrada se za několik milionů nechala vyčistit a teď ji zase pěkně zašpiníte, to nemá logiku. Pod slovem obchvat si představím něco, co vede okolo a né skrz. My lidé tady chceme bydlet a koukat na zatím ještě přijatelnou přírodu a né na tisíce kamionů a aut co tady projedou. Děkuji, ale nechci. Postavte obchvat a né dálnice uprostřed městské části.

Opravdu je až s podivem, jak urbanisté, projektanti a. političtí činitelé mohou v AZÚR umístit těleso rychlostní, zřejmě do budoucna tranzitní komunikace 43, do původní trasy „Hitlerovy dálnice", do prostoru v dotčení rekreační oblasti Brněnská přehrada, která je pro město Brno jediným přírodním zdrojem aktivního odpočinku Brňanů, zdrojem sportovního vyžití

sportovců a obyvatel Brna a v neposlední řadě oblastí s čistým životním prostředím pro odpočinek a relaxaci občanů města Brna a významnou teritoriální oblastí turistického ruchu.

Požadujeme do AZÚR zahrnout koridor D43 vedený mimo obydlené oblasti, tedy v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotné obchvaty všech obcí na ose plánované komunikace, včetně Brna a Jinačovic, tedy i severní obchvat Kuřimi a kvalitní obchvat Lipůvky.

Dále požaduji, aby pro trasování tohoto koridoru jak v AZÚR navrhované trase, tak v tzv. „Optimalizované variantě", bylo prioritně využito pozemků ve vlastnictví státu a obcí, šířka koridoru byla minimalizována na skutečnou potřebu komunikace tohoto určení.

Uzemní studie k AZÚR byla zcela vadná, tuto variantu řádně neposoudila a hluková i rozptylová studie jsou vadné, jak dokládají expertní posouzení, která krajský úřad vlastní.

Vyhodnocení připomínek

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit" přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi" kraje pouze

projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00–2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75 % všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00–2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90 % všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod

- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1 % všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1 % z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5 %. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5 % z celkového počtu vozidel na daném profilu.

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, 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.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Dodatečné navržení a hodnocení tzv. poučené varianty S10 vyplynulo z kap. F 2. etapy ÚS JMK (Celkové porovnání variant), kde se konstatuje, že *žádná z variant neobsahuje současně všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku,*

rozptylu a obsluhy území jeví jako vhodnější. Proto byla doporučena ke zpracování další silniční varianta, která by obsahovala kombinaci nejvýhodnějších prvků z jednotlivých oblastí. Postup zpracování ÚS JMK je popsán v odůvodnění A1 ZÚR JMK *Obsah a výsledky ÚS JMK.*

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

K požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridor v ZÚR JMK 2016. Návrh A1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. **Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK**

2016. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl projektantem doporučen a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

K preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

K údajnému překračovaní zákonných imisních limitů dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ -

http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany

data: za rok 2019

reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)

typ měř. programu: manuální měřící program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 μg/m^3, imisní limit (IL) 200 μg/m^3

- četnost překročení IL – 0 případů/rok

- MV 19 –61,8 μg/m^3, IL nestanoven

- průměrná roční koncentrace 13,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 μg/m^3, imisní limit (IL) 50μg/m^3

- četnost překročení IL – 11 případů/rok

- průměrná roční koncentrace 19,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 μg/m^3, IL 25 μg/m^3

- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 μg/m^3

- maximální hodinová koncentrace 36,7 μg/m^3, IL 350 μg/m^3

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	mediá
NO_2 roční koncentrace	[μg/m^3]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

* 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.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr 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. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a* dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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."*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky."*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu A1 ZÚR JMK navrhovány nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

K údajným konfliktům s lokalitami Natura 2000 uvádíme, že k A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, kde v oddílu B. je Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Poř. číslo	**70**
Téma	**Doprava silniční – 43**
Text připomínky	

70. Navrhovat trasu „německé dálnice" (z roku 1938-39) **jako trasu D43 je v roce 2020 nezodpovědné**, neboť její **návrh nevycházel z tehdejších dopravních potřeb na českém území**, ale bylo to politické rozhodnutí okupační mocnosti navazující na tehdejší předpoklad „Velkoněmecké říše". Dálnice byla navržena jako **přímé spojení města Breslau** (= Wroctaw) s **Vídní**. Důkazem, že tato dálnice se nestavěla pro dopravní obsluhu našeho území, byl smluvně potvrzený „**status exteritoriality**" (vynětí příslušného pásu našeho území). S koncem druhé světové války pominul politicko-vojensko-strategický význam „německé dálnice" a dopravní vztahy mezi Rakouskem a Polskem se přesunuly směrem Vídeň-Břeclav-Ostrava-Katowice, takže trasa „německé dálnice" ztratila svoji mezinárodní funkci. D43 v trase „německé dálnice", která nebyla určena pro dopravní obsluhu okolního území, si tento charakter uchovala, takže v současnosti **nebude pro veřejnost užitečná, ale škodlivá**.

Prosazovat trasu D43, realizovanou pro budoucnost (21. až 22. století) v území města Brno (Bystrc) jako průtah, kde dálnice nemá opodstatnění a převážně škodí, je celospolečenský zločin.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí. K významu komunikace viz též Vyhodnocení připomínky č. 43.

K připomínce upřesňujeme, že Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhuje koridor pro silnici I/43 nikoliv pro dálnici.

Poř. číslo	**71**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

71. Podávám připomínku k naprosto nesmyslné variantě stanovení připojení k dálnici Dl v prostoru vymezeného koridoru **DS40 I/43 Troubsko (D1) — Kuřim, DS41 I/43 Kuřim — Lysice**, a požaduji, aby spojení dálnic Dl a D35 neproběhlo ve výše uvedených koridorech, ale bylo vedeno po trase Optimalizované varianty a napojení na Dl proběhlo v prostorách Ostravačic a Říčan. Dále požaduji i zodpovědný postoj vedení kraje k zničení kvality života v obcích Drásov, Malhostovice a Všechovice, které se stanou neobyvatelné z důvodu nárůstu hluku a emisemi z dopravy.

Svoji připomínku odůvodňuji zatížením těžkou kamionovou dopravou města Tišnov v souvislosti se sjezdem z dálnice D1 v prostoru Velké Bíteše a využívání silnice II/379 pro cestu severním směrem na Prostějov. V současné době se jedná o pouhý průjezd 200 těžkých nákladních vozidel Tišnovem denně. Ten ovšem způsobuje celému Tišnovu nepředstavitelnou dopravní zátěž. Proto jsem schopen pochopit nesmyslnost vedení tranzitní těžké nákladní dopravy z dálnice Dl Bystrcí a navazujícími obcemi. Bude-li sjezd z dálnice Dl v prostoru mezi Ostravačicemi a Říčany, budou tato tranzitní těžká silniční vozidla včas svedena z dálnice a zátěž z této tranzitní dopravy nebude obtěžovat tak obrovské množství občanů Brněnské aglomerace a následně i Tišnova. Žádám proto o změnu trasování koridoru pro silnice DS40 a DS41 ve prospěch „Optimalizované varianty".

Vyhodnocení připomínky

K požadavku vedení trasy D43/S43 v tzv. Optimalizované variantě uvádíme, že jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, jejímž cílem bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv, a to včetně územních rezerv pro vedení dálnice D43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na životní prostředí a lidské zdraví, které varianty posoudily v podrobnějším měřítku.

Územní studie JMK umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Jedním ze závěrů územní studie současně byl podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež byly v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Na základě výsledků územní studie byly vybrány varianty D43-I/43. Optimalizovaná varianta dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Co se týče námitky možného „zničení kvality života v obcích Drásov, Malhostovice a Všechovice“ z důvodu nárůstu hluku a emisí z dopravy, doplňujeme následující:

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 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.“*

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA), kde je obsaženo posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší včetně prašnosti dalších aspektů). Potencionální vlivy záměrů jsou popsány v kap. A.6 dokumentace SEA.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru komunikace D43/S43 a jeho variant a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V dokumentaci SEA v kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Zde je mj. v bodě b) stanoveno *„Vymezit koridor silnice I/43 s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, zachování prostupnosti krajiny“.*

Co se týče zatížení města Tišnova, resp. silnice II/379 kamionovou dopravou, po realizaci S43 lze předpokládat významné omezení pro tranzit na krajských silnicích.

K problematice dopravního významu a parametrů plánované komunikace „43“ z hlediska tranzitní těžké nákladní dopravy uvádíme:

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Z toho těžká vozidla tvoří cca třetinu všech tranzitujících vozidel přes Brno. Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Poř. číslo	**72-73**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

72. Rozhodně nesouhlasím s vymezením koridoru komunikace 43 v Hitlerově variantě a nechci, aby kolem Všechovic tato rychlostní silnice vedla.

Zrovna v těch místech, kde má silnice vést má obec Všechovice a Skalička zdroj pitné vody. Naruší to totálně ráz malebné přírody

73. Vliv uvažované stavby komunikace D43 na jímací území vodovodu Všechovice-Skalička

Vyjádření hydrogeologa s odbornou způsobilostí v oblasti enviromentální geologie a hydrogeologie

V lokalitě Všechovice byly v rámci hydrogeologických průzkumů realizovaných v letech 1981 a 2004 vyhloubeny hydrogeologické vrty HV2 a HV 101 pro potřeby vodovodu Všechovice – Skalička.

Geologicky je zájmové území součástí Boskovické brázdy, sestávající ze slepenců balinské a rokytenské facie, červenohnědých pískovců a arkóz; místy pak mohou být pískovce proniknuty vložkami jílovitých **hornin.**

Z hydrogeologického hlediska náleží studovaná lokalita jednak k horninám s oběhem podzemní vody puklinovým a jednak průlinovým. K puklinovému oběhu můžeme přiřadit horniny permu Boskovické brázdy, k průlinovému oběhu pak sedimenty neogenního stáří a uloženiny stáří pleistocenního.

Vzhledem k obecně známým předpokladům geneze neogenních pánví je třeba říci, že lokalita Všechovice představuje sedimentační prostor předpokládaného zálivu třetihorního moře s poměrně velmi komplikovanou stavbou, kterou lze dokladovat na geologických profilech vodárensky využívaných vrtů HV2 a HV101.

Vznik a doplňování zásob podzemní vody neogenní zvodně se děje prostřednictvím vyššího reliéfu tvořeného permskými sedimenty obklopujícího na západě až severu dílčí neogenní pánev, otevřenou k východu až k jihu do nižšího reliéfu. Atmosférické srážky zde infiltrují prostřednictvím zvětralinového pokryvu a puklinami přípovrchového rozvolnění permských hornin na skalní podloží a odtud pak ve směru gravitace stékají na dno neogenní pánve, kde v podobě podzemní vody vyplňují průliny mezi hrubozrnnými i jemnozrnnými sedimenty.

Oba vyhloubené vrty HV2 a HV 101 zastihly artésky napjatou zvodeň s přetokem u vrtu HV2 Q=0,9l/s a u vrtu HV101 Q=4,0l/s.

Provedeným odběrem podzemní vody posledně vyhloubeného vrtu HV101 s následně realizovanými odběry ve smyslu Vyhlášky MZ č.252/2004 Sb. platné od 1. 5. 2004 bylo zjištěno, že podzemní voda neogenní zvodně s částečným podílem vody vázané na puklinový oběh v podložních permských pískovcích představuje velmi kvalitní podzemní vodu splňující požadavky kladené na pitnou vodu; v případě zjištěných obsahů dusičnanů a amonných iontů v podzemní vodě z vrtu HV101 pod mezí detekce, splňuje voda i nároky kladené na vodu kojeneckou.

V důsledku stavebních prací (např. zářezy…) by došlo k nechtěnému odvodnění artésky napjaté zvodně s takto kvalitní vodou. Došlo by tím k definitivnímu zničení zdroje velmi kvalitní vody bez úpravy, kterých je v naší republice minimálně. Tato zvodeň není naštěstí zasažena negativními projevy zemědělské činnosti soustředěné na zvýšenou míru chemizace.

Nevratná destrukce významného zdroje vysoce kvalitní podzemní vody je ve zřejmém rozporu se strategickou ochranou zdrojů pitné vody, která aktuálně patří mezi priority státu.

Vyhodnocení připomínek

Podatel vyslovuje obavu, že v důsledku stavebních prací (např. zářezy…) by došlo k nechtěnému odvodnění artésky napjaté zvodně jako zdroje velmi kvalitní podzemní vody pro vodovod Všechovice – Skalička. Z podání jednoznačně vyplývá, že se jedná o odborné vyjádření hydrologa směřující vůči stavebním pracím. Argumenty podatele jednoznačně směřují do úrovně projektové přípravy stavby, které vůči územně plánovací dokumentaci na úrovni kraje nejsou relevantní. Nejedná se tedy o připomínku vůči projednávanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, viz dále uvedené:

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje (PÚR), v zásadách územního rozvoje (ZÚR), přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu (ÚP), až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Zásady územního rozvoje a jejich aktualizace jsou koncepčním dokumentem územního plánování, který stanovuje základní zásady pro uspořádání a využití území Jihomoravského kraje. Vymezením ploch a koridorů chrání části území, která jsou určena pro záměry nadmístního významu, a to v mapovém měřítku 1: 100 000. ZÚR JMK ani jejich aktualizace stavby neumisťují ani nestanovují technická řešení. To náleží navazujícím řízením, pro která se zpracovává projektová dokumentace stavby (pro území řízení či stavební povolení).

Konkrétně to znamená, že v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je koridor DS41 I/43 Kuřim – Lysice (nahrazující územní rezervu RDS34-A ze ZÚR JMK) vymezen v souladu s požadavky stavebního zákona na účelné a hospodárné uspořádání kraje a to tak, aby umožnil případnou realizaci záměru, což neznamená, že budoucí stavba bude realizována v maximální šířce vymezeného koridoru. Jak ZÚR JMK, tak i Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byly posouzeny z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj. Součástí předmětného posouzení je oddíl A obsahující vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí, tzv. strategická SEA. Voda je jednou ze složek životní prostředí, na které se vliv územně plánovací dokumentace posuzuje, tj. v souladu s cíli životního prostředí, mezi které patří mj. podatelem zmiňovaná ochrana zdrojů pitné vody. Konkrétně to znamená, že SEA posoudila vliv návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, včetně záměrů v něm obsažených, i z hlediska vlivů na povrchové i podzemní vody. U předmětného dopravního koridoru bylo hodnoceno i potenciální riziko vůči ochranným pásmům vodních zdrojů jako potenciální mírně negativní s tím, že příslušná navržená opatření jsou v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK zohledněna, a to v míře a podrobnosti relevantní posuzované koncepci – viz bod (81d) výrokové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, kde je v úkolech pro územní plánování pod písm. d) mj. uvedeno: *„Zpřesnit a vymezit koridor DS41 ……., s ohledem na minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod…“*.

Z výše uvedeného vyplývá, že konkrétní potřeby v území bude možno zohlednit v navazujících řízeních při přípravě konkrétní stavby, kdy bude mít podatel možnost uplatňovat relevantní požadavky vůči nositeli záměru, tj. při přípravě jeho realizace.

Poř. číslo	**74**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

74. Požaduji studii proveditelnosti tunelového vedení D/S43 mezi Malhostovicemi a Drásovem.

Vzhledem k nutnosti zachování silnice mezi Malhostovicemi a Drásovem, křížení březovského vodovodu a průchodem záplavovou oblastí je nezbytné provést studii proveditelnosti záměru.

Vyhodnocení připomínky

A1 ZÚR JMK vymezuje koridor pro záměr silnice I/43 v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona. Zpracovat studii proveditelnosti přísluší investorovi stavby, tj. ministerstvu dopravy.

Poř. číslo	**75**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

75. Trasování 43 v Brně Bosonohách, ve Všechovicích, Drásově a Malhostovicích je v záplavové zóně.

Odůvodnění:

Tento konflikt není v AZÚR řešen. To je zásadní vada, neb jsou na tato místa plánován poschoďový tunel (křižování R43 a D1, VRT a místní komunikace Bosonohy Troubsko. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a Ministerstvo dopravy.

Vyhodnocení připomínky

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA). Koridor D41 silnice I/43 byl hodnocen viz oddíl A SEA. V kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* jsou popsány potencionální vlivy. Z vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant dotčením záplavového území zabýval a došel k závěru, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování konkrétně požadavek na *minimalizaci vlivů na odtokové poměry a čistotu povrchových vod.*

Poř. číslo	**76-77**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

76. Navržené trasování D43/S43 vyžaduje nadstandardní ochranná opatření v oblasti MÚK Troubsko, v úseku Bystrc – Kníničky, v blízkosti obytné oblasti Malhostovice–Drásov, obytné zástavby Kuřimi a v oblasti jižního obchvatu Kuřimi. Ačkoliv jsou tato opatření naprosto správná a nutná, jsou ale také velmi náročná finančně i časově. v důsledku toho hrozí riziko značného oddálení jejich realizace, či naprostá nerealizovatelnost a tím pádem může dojít ke kolapsu už tak velmi přetížené stávající dopravní situace.

Požadujeme proto zachovat stávající územní rezervy na alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu a severní obchvat Kuřimi pro případ, kdyby se prokázalo, že vybranou variantu nelze vůbec nebo v rozumném časovém horizontu realizovat.

77. Navržené trasování D43/S43 dle AZUR předpokládá napojení na D1 v oblasti Bosonohy–Troubsko. Tato oblast je ale již dnes postižena nadlimitním hlukem.

Požadujeme proto zachovat stávající územní rezervy na alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu pro případ, kdyby se prokázalo, že realizací připojením D43/S43 nelze zajistit hygienicky přípustnou hladinu hluku.

Vyhodnocení připomínek

Prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant komunikace D43/S43, jež byly vymezeny v ZÚR JMK 2016 v podobě územních rezerv, bylo cílem ÚS JMK. Optimalizovaná varianta byla v rámci ÚS JMK jako jedna z variant hodnocena. Dále nebyla projektantem doporučena a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty silnice I/43, která je v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

K požadavku na zachování územní rezervy pro alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu lze konstatovat, že nelze pro jeden záměr vymezit v ZÚR JMK jak návrhovou ploch, tak územní rezervu.

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:"… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování* ***konečného rozhodnutí o využití tohoto území*** *a k aktualizaci ZÚR."*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:" Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena. O zachování územní rezervy lze uvažovat jen výjimečně ze závažných důvodů. Kraj by v takovém případě musel zdůvodnit, jaké konkrétní zásadní skutečnosti mu bránily území prověřit během uplynulé doby a proč se domnívá, že to v nedaleké budoucnosti naopak možné bude.* ***V opačném případě by bylo nutno územní rezervu považovat za svévolný zásah do práv vlastníků dotčených nemovitostí.***

Poř. číslo	**78**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

78. V AZUR, v textovém vyjádření v části ODŮVODNĚNÍ se uvádí, že silniční varianta 43 je účinnější než dálniční varianta.

Připomínkujeme, že z pohledu množství aut na komunikaci toto vliv nemá, protože lze předpokládat, že množství aut na komunikaci S43 nebo D43 bude velice podobné. Pokud však bude tato komunikace 43 považována především za aglomerační, a bude tedy na ni umožněn vznik dalších připojovacích křižovatek, dojde ke zpomalení dopravního proudu a vzniku dopravní zácpy v těsném sousedství blízkých obydlí. Vzhledem k tomu, že tato komunikace 43 bude sloužit jako obchvat Brna, povede přes obydlené části Brna, Kuřimi a jiných obcí. Toto bude mít negativní dopad na životní prostředí obyvatel JMK. AZUR tedy dopravní účinnost posuzuje z pohledu dopravního napojení, nikoliv z pohledu plynulosti dopravy nebo eliminace negativních vlivů této dopravy pro obyvatele v těsné blízkosti komunikace 43.

Vyhodnocení připomínky

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. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

A1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu A1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu A1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

K tvrzení podatele o vzniku dopravní zácpy uvádíme, že sinice I/43 zajistí odvedení dopravy z obcí na trase stávající I/43 a vhodně navede dopravu ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu silnice I/43 s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim.

Řešení severního obchvatu Kuřimi značně zvyšuje riziko zachování tranzitu tzv. Tišnovského směru přes vlastní Kuřim, naopak řešení jižního obchvatu může přinést maximální potlačení tranzitu dopravy městem.

Nutno dodat, že navrhovaná silnice I/43 není navrhována přes obydlené části Kuřimi a jiných obcí.

Poř. číslo	**79**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

79. Není správné používat termín MÚK Troubsko, když naprosto převažující plošná část této MÚK je na území MČ Bosonohy.

Vyhodnocení připomínky

MÚK Troubsko je dlouhodobě používaný název převzatý ze studií ŘSD, tak aby dokumentace resortu dopravy a územního plánování byly srozumitelné. Název MÚK nemá vliv na její vymezení v A1 ZÚR JMK.

Poř. číslo	**80**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

80. V návrhu AZÚR je jasný rozpor mezi grafickou a textovou částí, neboť řešení v Bosonohách Troubsku pro napojení 43 na Dl1je zakresleno v grafické části návrhu AZÚR velice komplikovaně, ale neexistuje k tomu v odůvodnění návrhu AZÚR žádné textové vysvětlení.

Vyhodnocení připomínky

Není zřejmé v čem podatel spatřuje rozpor. Podkladem pro vymezení koridoru byla studie „D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF, 2016) a ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019). Koridor pro silnici I/43, MÚK a napojení na stávající D1 je v A1 ZÚR JMK vymezeno a důvody vymezení záměru jsou popsány v Odůvodnění A1 ZÚR JMK.

Poř. číslo	**81**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

81. V návrhu AZUR není jasně specifikována plocha pro MÚK D43/S43 Troubsko. Vzhledem k husté zástavbě v daném místě je toto zásadní informace pro možnost připomínkování, čímž dochází k ochuzení práv občanů.

Požadujeme proto, aby do návrhu byla plocha pro tuto MÚK jasně specifikována a občané dostali možnost se k tomuto vyjádřit.

Vyhodnocení připomínky

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

ZÚR v souladu se stavebním zákonem vymezují plochy a koridory pro záměry požadavek na „jasnou specifikaci plochy pro MÚK D43/S43 Troubsko“ směřuje do navazujících řízení.

Poř. číslo	**82-88**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

82. Návrh AZÚR obsahuje podmínku výstavby nadstandardních opatření v blízkosti obydlených území. Neobsahuje však definici „blízkosti“ komunikace a nelze tak s jistotou zaručit (udělat si představu), že budou dotčení obyvatelé skutečně těmito opatřeními dostatečně ochráněni. V obci Drásov si občané v průběhu posledních dvaceti let postavili přibližně 300 rodinných domů s cílem žít ve zdravém prostředí, naprostá většina jich však spadá do pásma 500 m od prosazované varianty D43. Tyto domy budou nekvalitním rozhodnutím úřadů, jen několik let po dokončení, blízkostí dálnice podstatně znehodnoceny a bydlení v nich bude degradováno. Obec Malhostovice je od dálnice vzdálena ještě méně. Odkaz na nadstandardní opatření je navíc nedůvěryhodný, neboť stát nikdy nerealizuje nadstandardní opatření — jak to tedy bude zajištěno? Předpokládané omezení rychlosti v blízkosti obydlených území pak zcela popírá účel této komunikace snížení z 130 km/hod. na 80 km/hod zásadně sníží její kapacitu a vytvoří v nejfrekventovanějším úseku silnice „špunt" se zvýšeným rizikem vzniku dopravních nehod. Spatné příklady podobného řešení jsou ze zahraničí známy, např. Graz, Norimberk a jiné. Vymezení tunelů v AZÚR zcela schází, a to i v místech, kde tunel kvůli reliéfu terénu být musí.

Požadujeme v AZÚR jasně definovat pojem „blízkosti“ minimálně na 500 m tak, aby nemohl být tento pojem později špatně (účelově) vyložen a obyvatelé poškozeni na svých právech na zdravé životní prostředí. Dále požaduji do AZÚR doplnit vymezení tunelů.

Poznámka: Argument zpracovatele AZÚR, že každá silnice v dotčení obytné výstavby musí splňovat protihlukové a emisní limity a normy při posuzování a schvalování variant silniční sítě v rámci vyššího stupně dokumentace v rámci územního a stavebního řízení na dotčených územích AZÚR, nemůže obstát.

83. Návrh AZÚR obsahuje v blízkosti obytných oblastí podmínku výstavby nadstandardních opatření ve formě zakrytí, tunelu, nebo tubusu. Neobsahuje však omezení pro vedení na mostních konstrukcích, které samy o sobě zesilují hluk a které vedou výše než obytná zástavba, a to konkrétně v k.ú. Kníničky a k.ú. Bystrc a dovolují tak hluku, emisím, prachu se šířit mnohem lépe a dále, a tím jsou výrazně horší nežli bylo v okolí ve studii počítáno. Vše se šíří i za tuto pomyslnou hranicí dosavadního výpočtu a je zapotřebí se s tímto kvalitně vypořádat. Žádáme o sdělení, jak toto bude konkrétně vypořádáno a o nápravu stavu a výpočtů. v AZÚR také není žádná zmínka o tom, jakým způsobem budou řešeny finanční kompenzace za ztráty hodnot nemovitostí v důsledku umístění staveb v blízkosti těchto nemovitostí (RD a další). **Požaduji proto v AZÚR JMK přidat zákaz vedení plánovaných komunikací v blízkosti obytných oblastí na estakádách a mostech.**

84. Zásadní vadou je, že v návrhu AZÚR nejsou stanovena kompenzační opatření, jak stanoví stavební zákon v § 19 odst. 1 písm. m) „*Úkolem územního plánování je zejména ... m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření".* V ZÚR je tedy nutno doplnit kompenzační opatření, tedy předmětná „překrytí, tunely, tubusy', a to zcela konkrétně. Nelze tuto zákonnou povinnost přenášet prostřednictvím „úkolů pro územní plánování" do jiných procesů, tedy do pořizování územních plánů obcí.

85. Tvrzení AZÚR o tunelu v Drásově/Malhostovicích je nevěrohodné a nepřezkoumatelné

Odůvodnění:

V návrhu AZÚR je odkazováno na „*nadstandardní*“ ochranná opatření. Dále je odkazováno, že to má být řešeno na úrovni ÚP obcí. Tedy zde ÚP Drásov. Nelze prostřednictvím AZÚR komukoliv slibovat

„nadstandardní opatření“. Kdo ten tunel zaplatí? v AZÚR vůbec není uvedeno, kde se tunel má nalézat. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK

86. **Tunely** jsou současně územně plánovacími opatřeními/záměry, tedy musí být v návrhu AZÚR vymezeny. Protože existuje povinnost souladu textové a grafické části územně plánovací dokumentace, musí tunely jako územně plánovacími opatřeními/záměry být zakresleny v grafické části návrhu AZÚR.

87. Ve výrokové části AZUR se uvádí pro koridor DS45:

…Zpřesnit a vymezit koridor DS45 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) … a dále pak *… Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi…*

Z daného upřesnění není jasné, co je přesně nutné zajistit a stávající formulace je matoucí. Není zde zřejmé, o jakou část obytné zástavby se přesně jedná a odkud kam by měl být tunel veden.

Požaduji přesnou specifikaci konkrétních opatření na ochranu obyvatel, jež mělo vyplynout ze zadání pro AZUR, a dále pak přesnou specifikaci umístění tohoto opatření v dané oblastí, aby toto bylo zcela jednoznačné pro dané území a budoucí plány. Požadujeme uvést jednoznačnou formulaci, že je nutné zajistit jako protihluková opatření podzemní tunel, bez umožnění jakýchkoliv dalších spekulací. Jedině kompletní zakrytí plánované komunikace může ochránit životy občanů žijících v blízkém okolí jižního obchvatu Kuřimi.

88. V AZUR je v Úkolech pro územní plánování uvedeno následující:

…Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi….

Není zde zřejmé, o jakou část obytné zástavby se přesně jedná a odkud kam by měl být tunel veden.

Požadujeme přesnou specifikaci konkrétního opatření na ochranu obyvatel, jež mělo vyplynout ze zadání pro AZUR, a dále pak přesnou specifikaci umístění tohoto tunelu v dané oblastí, aby toto bylo zcela jednoznačné pro dané území a budoucí plány.

Vyhodnocení připomínek

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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."

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky."*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu A1 ZÚR JMK navrhovány nadstandardní opatření k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je ve výrokové části v souvislosti s nadstandardními opatřeními uvedena formulace „v blízkosti" pouze u záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 v Úkolech pro územní plánování v bodě e) *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v* ***blízkosti*** *obytné zástavby Kuřimi.* Z formulace je zřejmé, o jaké dotčené území se jedná. V hodnotících tabulkách v příloze č. 2 dokumentace SEA je u záměru DS45 uvedena konkrétně lokalita Za Sv. Janem.

Definování pojmu „blízkosti" je tedy nadbytečné. Rozsah a způsob protihlukových opatření bude stanoven v rámci navazujících řízení.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni Aktualizace ZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího. Požadavek podatele na *zákaz vedení plánovaných komunikací v blízkosti obytných oblastí na estakádách a mostech* je nad rámec podrobnosti ZÚR.

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.

Argumentace o dodržování právních předpisů je plně legitimní.

Posouzení případných finančních kompenzací za údajné ztráty hodnot nemovitostí není úkolem A1 ZÚR JMK.

Poř. číslo	**89-91**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

89. Považujeme za nepřijatelné protnout komunikací „43“ přístaviště Brněnské přehrady, stejně tak oblast hráze Brněnské přehrady. v této rekreační oblasti není možné komunikaci takového rozsahu rozhodně vést. Uvedené oblasti jsou centrem sportovních kulturních, sociálních a společenských aktivit a je naprosto zjevné, že by se vybudováním komunikace „43“, stejně tak sjezdů a nájezdů, toto jedinečné území naprosto znehodnotilo a zničilo. Jsme přesvědčeni, že nedošlo k dostatečnému posouzení veškerých vlivů. **Zásadně nesouhlasíme s vedením komunikace „43” v této rekreační oblasti, protože by tato oblast byla pro odpočinkové, kulturní, společenské, sportovní atd. aktivity naprosto nenávratně ničena. Je nutné tuto oblast ochránit a ponechat občanům v rozsahu, jak nyní jim slouží**. Je možné komunikaci „43“ trasovat v Optimalizované variantě. Žádáme; aby byly veškeré vlivy, stejně tak okolnosti, řádně vyhodnoceny, vypořádány a přezkoumány.

90. V Odůvodnění A1ZÚR JMK je na straně 114 pro oblast Bystrc uvedeno: „*Nové varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice).*“

Znehodnocení významné rekreační oblasti Brněnské přehrady vedením komunikace tohoto typu v její bezprostřední blízkosti. Zničí se tak” jedinečný potenciál města Brna, který po celý rok využívají desítky až stovky tisíc návštěvníků. Na druhou stranu město Brno zachraňuje a desítky miliony korun ročně dotuje takřka jednodenní motoristickou událost Grand Prix. Toto uvažování JMK a města Brna považuji za naprosto chybné a poškozující kvalitu bydlení a zdraví občanů. Řešením trasování je Optimalizovaná varianta a žádáme o její zahrnutí do výběru. **Navíc v oblasti přehradní hráze není v návrhu překrytí výslovně uvedeno. Podklad A1ZÚR JMK obsahuje nepřípustné vady a je nutné ho od základu přepracovat, stejně jako A1ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS.**

91. Městská části Brno-Bystrc je jednou z nejklidnějších a nejvíce lukrativních částí města, a to zejména díky okolní krajině a blízkosti Brněnské přehrady. Použití protihlukových stěn, nadzemních protihlukových tubusů či mostních konstrukcí při vedení transevropské komunikace 43 skrze tuto městskou část by mj. významné poškodilo vzhled krajiny, ovlivnilo tím cenu nemovitostí a poškodilo jejich majitele. Vedení komunikace pod povrchem naopak považuji z finančního a časového hlediska jako nejvíce náročnou variantu. Požaduji, aby bylo při přípravě realizace vedení transevropské komunikace 43 dále uvažováno pouze v méně komplikovaných variantách, zároveň šetrných k životnímu prostředí a ohleduplných k obyvatelům dotčených obcí, např. tedy dle projektu Optimalizované varianty D43.

Vyhodnocení připomínek

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – dokumentace SEA) např. v kap. A.6.2.3. *Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu a Vlivy na povrchové a podzemní vody*, A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Je zpracováno také vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na prvky soustavy Natura 2000 (oddíl B – dokumentace SEA).

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA

v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru sinice I/43 uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady, natož jeho znehodnocení. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel, překrytí apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Jak jsme již uvedli výše k návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení A1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. ZÚR obsahují textovou a grafickou část, které tvoří jeden celek. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího, ale nelze je striktně v dokumentaci stanovit (např. striktně stanovit tunel nebo překrytí v podrobnosti AZÚR není možné).

K údajným „nepřípustným vadám podkladu" AZÚR se uvádí že podkladem pro AZÚR je Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (dále ÚS JMK). Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu A1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování A1 ZÚR JMK.**

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich

možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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 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 vybraných záměrů, a to zejména dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s § 30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona. Podatel neuvádí žádná konkrétní fakta na podporu svého tvrzení, že jsou obsaženy chyby v ÚS JMK, ani neupřesňuje, o jaké chyby se jedná. Proto byla připomínka vypořádána co nejobecněji s důrazem na správný postup při prověřování záměrů dopravní infrastruktury.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. nikoli dokládat ekonomické posouzení.

Poř. číslo	**92**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

92. **Stavba D43 vytváří v urbanismu města Brno bariéru, která město rozděluje** (Bystrc — západní část, Žebětín, Masarykův okruh, rekreační oblast vodní nádrže), komplikuje propustnost, znehodnocuje pozemky pro bytovou výstavbu, evokuje zbytečně vícenáklady a **umožňuje výstavbu logistických center, která do města evidentně nepatří.**

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhuje koridor pro silnici I/43, který umožňuje propojení území. Účelem realizace navrhované komunikace 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 (Bystrc, Žebětín 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. Nutno dodat, že v současné době již

řešeným územím prochází silnice III. třídy. K možnosti využití dotčeného území uvádíme, že regulace území sousedícím s navrhovaným koridorem je plně v kompetenci města Brna, a to prostřednictvím územního plánu Brna.

Poř. číslo	**93**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

93. Těleso tzv. německé dálnice v blízkosti přístaviště Brněnské přehrady lze využít jako parkoviště pro přijíždějící rekreanty. Sjezd na parkoviště by byl vhodný z místa současného ukončení zprovozněné „německé dálnice" u přehrady.

Vyhodnocení připomínky

V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Parkoviště pro přijíždějící rekreanty k Brněnské přehradě není podrobnost řešení ZÚR, ale územního nebo regulačního plánu, proto ji v AZÚR nelze řešit.

Poř. číslo	**94**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

94. V případě, že by se přesto ukázalo, že trasa přes Bystrc je přeci jen nejvýhodnější, nebylo by možné v rámci takové stavby přivést společně s dálnicí i železnici a propojit tak Bystrc s nově plánovaným nádražím, které díky posunu bude od Bystrce ještě dál, než dosud? V případě rozumné koncepce příměstských vlaků, by tak mohlo dojít k rychlejšímu propojení "přespávárny" Bystrce s průmyslovějším jihem Brna, resp. Slatinou a dalo by se tak argumentovat i celkovým snížením závislosti obyvatel Bystrce na automobilové dopravě.

Vyhodnocení připomínky

K požadavku na přivedení železnice společně s dálnicí do Bystrce je nutno konstatovat, že koncepce dopravy je stanovena v ZÚR JMK vydaných v roce 2016. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 schválené dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah. ZÚR JMK v kap. H *Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci* stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci Železničního uzlu Brno (sestávající z úseků tratí vnitroměstských a stávajících či navrhovaných tratí, zaústěných do uzlu z vnějšku, a to v celém rozsahu území města Brna) v územně plánovací dokumentaci dotčené obce, tedy v Územním plánu města Brna.

Poř. číslo	**95**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

95. Argumentace projektanta „dopravní účinností" (kterou interpretuje prakticky jako intenzitu dopravy) ve prospěch zavlečení tranzitní dopravy do Bystrce a dalších městských částí Brna, s argumentací „nechť po komunikaci jede co nejvíce vozidel bez ohledu, kudy tato komunikace vede", je zcela absurdní.

Odůvodnění:

Projektant měl zajistit odlehčení celého města Brna od tranzitní dopravy, a ne tuto dopravu s nesmyslnou argumentací o „dopravní účinnosti" „přehazovat" z jedné městské části do druhé.

Vyhodnocení připomínky

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K údajnému zavlečení tranzitní dopravy do Bystrce uvádíme, že Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp.

trase „43“. **Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.**

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu AZÚR je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016. Návrh AZÚR řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

K návrhu AZÚR bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. **Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016.** Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu je nutno zahrnout do stavební dokumentace taková

opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu AZÚR do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Poř. číslo	**96**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

96. Při dálkově vedeném veřejném projednávání A1ZÚR JMK dne 9. 6. 2020 vedoucí zpracovatelského týmu p. Kynčl sdělil veřejnosti, že tunel bude veden v celé délce přes Bystrc, a to již od jižní křižovatky, rozumějme „Štouračovy" až po údolí řeky Svratky! Domnívám se, že toto je jednoznačná, úmyslně zavádějící nepravda, neboť v jeho vlastním, vypracovaném projektu, tento tunel nekončí až po údolí řeky Svratky, nýbrž již daleko předtím, na úrovni ulice Valouškova. Následně pak u ulic Valouškova, Píškova a Joukalova jsou vyprojektovány dvě velké křižovatky s řadou příjezdů i odjezdů. Jestliže v tak stěžejní věci vedoucí zpracovatelského týmu neříká občanům veřejně pravdu, pak celý tento projekt je jednoznačně nevěrohodný.

Obě výše uvedené, naplánované křižovatky musí být z projektu odstraněny, neboť tam vůbec nemají být.

Vyhodnocení připomínky

Připomínka nesměřuje k AZÚR, ale k podrobnější dopravní studii v části Bystrce. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, nelze tedy v AZÚR řešit parametry pro uváděné požadavky. AZÚR v bodě [14] pro plánování a usměrňování územního rozvoje v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice stanovuje tyto požadavky na uspořádání a využití území a **úkoly pro územní plánování.** V úkolech pro územní plánování je mimo jiné stanoveno *zpřesnit a vymezit koridor DS40 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění); v rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k. ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.* Je zřejmé, že AZÚR přesně nestanoví parametry ani rozsah tunelu či překrytí (není to podrobnost ZÚR), ale stanoví, aby v podrobnější územně plánovací dokumentaci a v následných řízeních byl záměr komunikace podrobněji posouzen a požadovaná opatření dle nově zjištěných skutečností navržena.

Poř. číslo	**97**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

97. Požadujeme řešit modernizací silniční sítě silnic I., II. a III. třídy s vytvořením obchvatů jak v trase na Letovice/Svitavy, tak v trase na Velké Opatovice.

Odůvodnění:

Kapacitní komunikace není v tomto prostoru odůvodněna, Intenzita dopravy je zde velmi nízká.

Vyhodnocení připomínky

K požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016. Návrh A1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice. Záměr komunikace „43“ je vymezena v PÚR ČR; vymezený koridor v ZÚR JMK 2016 zajišťuje návaznost na koridor vymezený v ZÚR Pardubického kraje. Z uvedených důvodů nelze záměr vypustit.

Poř. číslo	**98**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

98. Navrhované řešení pro komunikaci 43 v AZUR vedoucí přes hustě obydlené oblasti jako Bystrc, Troubsko, Malhostovice, Drásov a jižním obchvatem Kuřimi, je technicky komplikované, finančně náročně a je tedy otázkou, zdali vůbec bude 43 realizována.

Požadujeme tedy, aby byly do doby detailního posouzení všech části trasování koridoru pro komunikace 43 na území obcí a městských částí ponechány všechny územní rezervy pro obě dvě základní původní varianty, tedy Hitlerova trasa + JOK a Optimalizovaná trasa + SOK. Důvodem tohoto našeho požadavku je fakt, že by k uvolnění rezerv mělo dojít až bude jasná jak technická realizovatelnost, tak i finanční náročnost navrhované trasy Hitlerova koridoru + Jižního obchvatu Kuřimi. v opačném případě bychom se totiž mohli dostat do stavu, že u prověřování v ÚP obcí dojde k identifikaci technických problémů, zdržení, drahému řešení, a tedy i překážky v realizaci komunikace 43. v případě, že by neexistovalo rezervní alternativní řešení by pak hrozilo, že nebude možné realizovat *žádné* řešení pro 43, což by bylo fatální.

Vyhodnocení připomínky

Prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant komunikace D43/S43, jež byly vymezeny v ZÚR JMK 2016 v podobě územních rezerv, bylo cílem ÚS JMK. Optimalizovaná varianta byla v rámci ÚS JMK jako jedna z variant hodnocena. Dále nebyla projektantem doporučena a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty silnice I/43, která je v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

K požadavku na zachování územní rezervy pro alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu lze konstatovat, že nelze pro jeden záměr vymezit v ZÚR JMK jak návrhovou ploch, tak územní rezervu.

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:"… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování* ***konečného rozhodnutí o využití tohoto území*** *a k aktualizaci ZÚR."*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:" Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena. O zachování územní rezervy lze uvažovat jen výjimečně ze závažných důvodů. Kraj by v takovém případě musel zdůvodnit, jaké konkrétní zásadní skutečnosti mu bránily území prověřit během uplynulé doby a proč se domnívá, že to v nedaleké budoucnosti naopak možné bude.* ***V opačném případě by bylo nutno územní rezervu považovat za svévolný zásah do práv vlastníků dotčených nemovitostí.***

Poř. číslo	**99-100**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

99. Požaduji, aby AZÚR vymezily koridor pro obchvat obcí Lipůvka a Lažany.

Zatížení těchto obcí dopravou je neúnosné a řešení situace za 15+ let nedostatečné. Tyto obce si zaslouží obchvat i v případě realizace D/S43, která je však vzhledem k pochybným podkladovým materiálům nejistá. Tato stavba měla být realizována dávno. Občané Lipůvky nemohou být do nekonečna rukojmí nějakých hrátek.

100. Žádám o doplnění aktualizace č. 1 ZÚR JMK o jihozápadní obchvat Lipůvky, který by nahradil krátkou peáž silnic II/349 a I/43. Obchvat navrhuji cca v trase ve směru od Nuzířova za lipůveckým kostelem, za sběrným dvorem, okolo ČOV a dále po mimoúrovňovou křižovatku I/43 a II/349 směr Šebrov, která by byla upravena do tvaru umožňujícím náležité napojení všech směrů. Odůvodnění: zejména při jakékoli krátkodobé či dlouhodobé uzavírce silnic II/385 či II/386 v Kuřimi nebo při uzavírce I/43 mezi Lipůvkou a Českou, slouží silnice II/349 přes Nuzířov a Lipůvku jako objízdná trasa těchto komunikací s velmi vysokými intenzitami provoz u. Dále je využívána také nákladní dopravou ve směru V. Bíteš – Tišnov – Blansko – Vyškov (vyhýbající se mýtu). Prostorové a rozhledové uspořádání silnice II/349 a chodníků v intravilánu Lipůvky je pro tyto intenzity dopravy zcela nevyhovující a obchvat se jeví jako nutný i v případě výstavby D43.

Vyhodnocení připomínek

Návrh A1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje a která stanovila její obsah. Ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK nebyly uplatněny připomínky k prověření vymezení (jihozápadního) obchvatu Lipůvky a obchvatu Lažan.

Z připomínky není jednoznačně zřejmé, co je myšleno pod pojmem „obchvat obcí Lipůvka a Lažany". Lze se domnívat, že vzhledem k dopravní situaci v obcích se pravděpodobně jedná o požadavek „přeložky" silnice I/43 mimo zastavěné území obcí. Návrh A1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje; Zpráva o uplatňování ZÚR JMK stanovila obsah

A1 ZÚR JMK. Obchvat Lipůvky a Lažan v uvedeném smyslu není předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

Návrh A1 ZÚR JMK vymezuje koridor silnice I. třídy **DS46 I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad, včetně souvisejících staveb**, jehož část se nachází ve správním území obce Lipůvka

Úprava silnice I/43 v úseku Česká – Lipůvka představuje možnost úpravy současné komunikace v daném úseku bez ohledu na vývoj, způsob a čas realizace koncepčního opatření v podobě nové komunikace „43“. Úprava zahrnuje tři samostatné části, které mohou být realizovány samostatně.

Do správního území obce Lipůvka zasahuje na jeho jižním okraji záměr DS46 částí související s mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Lipůvka. Tato část záměru řeší odstranění nekapacitní úrovňové křižovatky silnic I/43 a II/379 uvnitř Lipůvky a její nahrazení (v souladu s Územním plánem Lipůvka) mimoúrovňovou křižovatkou v extravilánu – tedy mimo zastavěné území Lipůvky. Dojde tak k bezpečnému rozdělení dvou hlavních dopravních směrů – na Svitavy a na Blansko mimo místní režim.

Problematiku dopravy v obci Lipůvka řeší komplexně v podrobnějším měřítku platný Územní plán Lipůvka, který zohledňuje i uvedený záměr nadmístního charakteru. Vlastní realizace dopravních záměrů a opatření, ať již na úrovni ZÚR JMK nebo územních plánů jednotlivých obcí, nespadá do kompetence územního plánování, ale je otázkou další projektové a realizační přípravy dotčených orgánů a příslušných investorů.

Přeložka silnice I/43 je řešena nikoliv obchvatem Lipůvky a Lažan, ale novou trasou. Dojde tak k převedení dopravního proudu v úseku mezi Kuřimí a Lysicemi západně od Kuřimi přes území (mj.) obcí Čebín, Drásov, Malhostovice, Všechovice, Hluboké Dvory, Žernovník.

Poř. číslo	**101**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

101. Bod 114a vymezuje koridor silnice l. třídy DS46 I/43h česká - Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad. Odstraňování bodových závad je záměr, který není nadmístním záměrem a jako takový nemá v návrhu AZÚR své místo. Musí tedy být vypuštěn.

Vyhodnocení připomínky

Jedná se o silnici I. třídy, která je svým významem nadmístním významem. Nejedná se pouze o odstranění bodových závad na silnici I/43 jak její význam zlehčuje podatel, ale o úpravu s odstraněním bodových závad na území pěti obcí, což dokládá grafická část A1 ZÚR JMK. Pojem nadmístní význam je stanoven ve stavebním zákoně v § 2 odst. 1 písm. h).

Poř. číslo	**102**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

102. Formulace v požadavcích na uspořádání a využití území v bodě 114b, bod a) *„Vytvořit územní podmínky pro přestavbu silnice I/43h Kuřim — Lipůvka včetně související přeložky silnice 11/379 pro odstranění významných bodových závad, zlepšení podmínek průjezdnosti a pro*

zajištění obsluhy a přepravních nároků území" je neoprávněně směřována do řešení v ÚP Kuřim. Silnice II/379 je nadmístní krajskou silnicí a její přeložku musí řešit ZÚR.

Formulace v požadavcích na uspořádání a využití území v bodě 114b, bod b*) „Vytvořit územní podmínky pro zkvalitnění navazující silniční infrastruktury a obsluhy území v severní části OBS metropolitní rozvojové oblasti Brno ve vztahu k městu Brnu a k navazující OS9 rozvojové ose Brno — Svitavy / Moravská Třebová."* je neoprávněně směřována do řešení v ÚP Kuřim. Jedná se o krajskou silniční infrastrukturu a tato musí být řešena v ZÚR.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 114b, bod a) *„Zpřesnit a vymezit koridor pro přestavbu silnice I/43h s ohledem na přepravní funkci a požadované technické parametry a minimalizovat dopady na obytnou zástavbu"* je neoprávněně směřována do řešení v ÚP Kuřim. Jedná se o krajskou silniční infrastrukturu a tato musí být řešena v ZÚR.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 114b, bod b) *„Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru silnice I/43h v ÚPD dotčených obcí"* je neoprávněně směřována do řešení v ÚP Kuřim. Tato nadmístní problematika musí být řešena v ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR v souladu s § 36 stavebního zákona stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

V souladu s tímto ustanovením stavebního zákona je v podrobnosti odpovídající ZÚR vymezen koridor pro silnici I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad a jsou stanoveny úkoly pro územní plánování pro upřesnění koridoru.

Silnice I/43 a přeložka silnice II/379 jsou řešeny v A1 ZÚR JMK jak požaduje podatel viz textová a grafická část.

Poř. číslo	**103**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

103. V bodech 79, 80, 81b a 81c se pro popis šíře koridoru používá formulace „proměnlivá šířka". Toto není v odůvodnění srozumitelně odůvodněno. Přitom každý vymezovaný záměr (koridor) musí být seznatelně odůvodněn, tedy pokud je stanoven koridor stejné šířky, tak se odůvodňuje tento parametr pro celý koridor, pokud však lokálně dochází k změnám šířky koridoru, pak tyto musí být vždy jednotlivě odůvodněny. Majitelé dotčených nemovitostí se musí z textové části ZÚR vždy být schopni dozvědět, proč zrovna v místech jejich pozemků je koridor jiný než jinde.

V návrhu AZÚR musí být doplněno odůvodnění, proč se plocha pro MÚK Rozdrojovice (kruh o poloměru 350 m, tedy kruh o průměru 700 m) zcela vymyká plochám vymezovaným pro jiné MÚK na komunikaci 43. Pro MÚK Žebětín je vymezena pouze výseč z takové plochy Pro MÚK Bystrc-sever je to pak kruhová výseč o poloměru 250 m a pro plochu MÚK Bystrc se tvrdí, že MÚK bude dokonce součástí koridoru. Toto vše nabývá na další vážnosti, když se uváží, že dle bodu 81d výroku je v bodě j) úkolů pro územní plánování stanoveno, že tato MÚK má být tzv. křižovatkou neúplnou neumožňující sjezd do MČ Kníničky pro dopravní proud od severu k Brnu.

Ve výroku AZÚR absentuje zásadní informace o tom, že MUK Rozdrojovice je neúplnou MÚK. Toto musí být doplněno a vzhledem ke zcela zásadním vlivům na obytnou oblast MČ Kníničky musí být provedeno takové vyhodnocení SEA, kde toto bude přezkoumatelně doloženo.

Vyhodnocení připomínky

Plocha pro MÚK je vymezována dle podmínek v území a plošných nároků. K odkazu na písmeno j) úkolů pro územní plánování uvádíme, že důvodem stanovení úkolu je maximální ochrana Kníniček před tranzitující dopravou (míněno primárně dopravu Tišnov – Kuřim – Brno). Informace k MÚK Rozdrojovice je uvedena v Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K požadavku na provedení vyhodnocení SEA uvádíme, že vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koridorů včetně vymezených MÚK.

Vymezení koridorů je zřejmé z grafické části ZÚR JMK. Záměry ze ZÚR JMK jsou upřesňovány v územních plánech, ve kterých je možné v podrobnějším měřítku určit dotčenost pozemků.

Poř. číslo	**104**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

104. Byl ignorován návrh obchvatu Brna – Kníniček a návrh nové křižovatky u UNIHOBBY

Odůvodnění:

Pouze kombinace těchto dvou záměrů může vyřešit situaci v Kníničkách, žádáme o nápravu.

Vyhodnocení připomínky

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější. Pro silniční variantu I/43 jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky, které umožňují napojení území.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Všechny navrhované MÚK včetně MÚK Rozdrojovice byly součástí hodnocení záměru silnice I/43 ozn. DS40.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Poř. číslo	**105-107**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

105. Ztráta spojení Bystrc – Bosonohy a přetížení Kohoutovic. Současná zprovozněná část tzv. německé dálnice slouží jako vnitroměstská komunikace spojující Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy a napojená na Brno-Žebětín a Brno-Kohoutovice.

Odůvodnění:

Návrh napojení 43 na D1 ruší přímé spojení Bosonoh a Bystrce. To je nepřijatelné. Také by to vedlo k naprostému přetížení alternativní trasy přes Kohoutovice. Tato komunikace má, pokud zůstane tak, jak je používána, nepochybně dostatečnou kapacitní rezervu na řadu desetiletí. Návrh použít tento koridor pro tranzitní dopravu je naopak tím řešením, které by z de vyvolalo zásadní dopravní a logistické problémy. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

106. Pro nás, jako obyvatele Bosonoh, by zrealizováním silnice R43 ve variantě bližší naší obci způsobilo další „uzavření" obce (na jihu D1, na západě R43 a uprostřed přetížená 602) a výrazné snížení komfortu bydlení.

107. Návrhem R43/D43 přes Bosonohy by se zrušila jediná přístupová trasa do kostela, hřbitova a došlo by k izolaci dané oblasti.

Odůvodnění:

Fara a hřbitov v Troubsku je i místem odpočinku většiny obyvatel Bosonoh. Přerušením této trasy by měl negativní psychické dopady na převážně starší občany, pro které by byl problém se na hřbitov dostat bez cizí pomoci. Objízdná cesta autem nenahradí přímou cestu, která se dá dojít pěšky. Tj. je zásadní tuto cestu nerušit a ani ji nepřekládat a neprodlužovat, neb by se tím došlo k izolací převážně starší lidí z Bosonoh.

Vyhodnocení připomínek

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Požadavky na řešení propojení MČ Bystrc a Bosonoh, resp. Troubsko – Bosonohy jsou podrobností řešení územního plánu, nikoliv záměry nadmístního významu. Prověření propojení MČ Bystrc a Bosonoh bylo řešeno v ÚS JMK.

Upřesnění koridoru silnice na území tak, aby jejich dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Záměr napojení obce Troubsko a MČ Brno-Bosonohy nebyl vymezen v ZÚR JMK. U záměru silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice ozn. DS40 je v úkolech pro územní plánování v bodě i) uvedeno *Propojení Bosonohy–Troubsko zajistit pro nemotorovou dopravu a prověřit přeložku silnice III/15274.*

Podle odůvodnění k záměru DS40 p*ožadavek na prověření silničního propojení Troubsko–Bosonohy vychází z předpokladu, že realizací MÚK Troubsko v uvažované podobě nejspíše dojde ke zrušení stávající silnice III/15274 mezi Bosonohami a Troubskem. Jako součást následných kroků je tedy nutné ve spolupráci s MD (ŘSD), JMK a dotčenými obcemi či městskými částmi (tj. nejspíše s Brno-Bosonohami, Troubskem a Ostopovicemi) nalézt shodu v problematice potřebnosti nového propojení, které by tuto silnici plně nahradilo, a případně také v možnosti jeho konkrétního řešení. Přímé propojení pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Bosonohami a Troubskem musí být zachováno. A1 ZÚR JMK v této věci nepředjímá žádné řešení.*

Pokud se týká „uzavření" obce, pořizovatel uvádí, že k návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy i na Troubsko a Brno-Bosonohy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnocení záměru silnice I/43 ozn. DS40 byly rovněž všechny navrhované MÚK.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování a musí být prověřeny a řešeny v podrobnější územně plánovací dokumentaci či následných povolovacích řízeních.

Poř. číslo	**108-109**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

108. Není definována objízdná trasa dálnice R43

Odůvodnění:

Každá dálnice má mít potřebu objízdné trasy. Tato trasa však pro R43 není definována. Dokonce odevzdání staré dálnice pro dálnici bude znamenat, že na tuto dálnici bude v Bystrci v tunelech přiváděno cca 20 tis. aut denně, která bude na následující křižovatce tuto dálnici pouštět a zde se budou na tuto dálnic opět připojovat cca 10 tis. aut ze Žebětína a Kohoutovic. Důvod je na světě, neb radiála kolem Svratky je i v současnosti nedostatečná, a někudy se auta do Brna budou muset dostat. Toto mísení dopravy bude mít znamenat nutnost razantního snížení rychlosti, i úzké hrdlo, které povede k problematickým místům. Stejně jako je v současnosti průjezd dálnice D1 Brnem včetně jejich nedostatečným křižovatkám. Zde se ve špičkách tvoří dlouhé kolony, kterou se snaží snaživci objet po vedlejších nedostatečných komunikacích II/602, což vytváří kolapsy v těchto dědinách. Bude-li se aplikovat stejná pravidla i na R43, bude to znamenat i při špuntu na křižovatce Dl/D43 i masívní zavlékání dopravy do Kohoutovic či Žebětína, tedy do oblastí, kde se nárůstem tranzitní dopravy nepočítá. a z odstranění problematických křižovatek se moc nepočítá, spíše se počítá s vytvořením místa, kde se bude mísit více než 105 tis. aut denně (D1/D2 + D52) a tento problém znamená ve špičkách totální kolaps dopravy, který se rozlévá po okolí — viz Praha Chodov.

109. A1 ZÚR JMK se nezabývala tím, jak a zejména z jakých míst by probíhala samotná výstavba komunikace „43", kde by byla situována příprava staveništ, kudy konkrétně by jezdila na staveniště těžká doprava apod. Nutno upozornit, že na jedné straně plánované komunikace v úseku k.ú. Bystrce a k.ú. Kníničky (od oblasti od hotelu Santon) je přehrada, hráz a na druhé straně jsou v těsné blízkosti staveniště předmětné komunikace v jižní části Kníniček však RD, úzké cesty převážně se zámkovou dlažbou, řeka Svratka atd. Není možné zde takovou stavbu činit. Žádáme o přepracování A1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínek

Připomínky se týkají vymezení objízdných tras pro navrhovanou komunikaci „43“ a samotné výstavby komunikace „43“. Úvodem je třeba uvést, že územní plánování jako celek je postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, včetně podmínek pro realizaci stavby, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v procesu územního rozhodování.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. 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 souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona *nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*.

V případě komunikace „43“ na základě platné Politiky územního rozvoje ČR A1 ZÚR JMK řeší úkol zpřesnit koridor kapacitní silnice S43 Brno–Moravská Třebová jako koridor nadmístního významu, úkolem pro územní plán je pak zpřesnění koridorů pro komunikaci. Pokud se týká objízdných tras pro případ rekonstrukce komunikace či havárii, jedná se o organizační opatření k zabezpečení plynulosti a kontinuity dopravy, tato již nejsou úkolem územního plánování na úrovni ZÚR, ale úkolem následných povolovacích řízení. Obdobně přípravu a realizaci samotné komunikace nelze řešit v podrobnosti ZÚR, ale až v následných povolovacích řízeních.

Poř. číslo	**110**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

110. V případě kolize na průtahu Brnem v tzv „německé trase” by doprava z D43 byla sváděna na VMO a místní komunikace.

Je zcela nepřípustné zavádět těžkou nákladní kamionovou dopravu na VMO a místní komunikace. Těžká kamionová doprava se má městu vyhnout po skutečném obchvatu města Brna.

Vyhodnocení připomínky

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. 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. Návrh A1 ZÚR JMK tedy po prověření a v souladu s požadavky dotčených orgánů vymezil koridory pro komunikaci „43“ jako koridory nadmístního významu. Úkolem pro územní plán je pak zpřesnění koridorů pro komunikaci, až v následných řízeních je připravována realizace stavby a s tím spojená organizační opatření pro následný vlastní provoz komunikace. Z legislativy nevyplývá, že by ZÚR měly řešit vyhledávání objízdných tras pro případ opravy či kolize na komunikaci.

K problematice tranzitní těžké nákladní dopravy na komunikaci „43“uvádíme:

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy dosahuje tranzitní doprava (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procent (cca 4 %).

Komunikaci „43“ lze proto jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace s minimálním podílem tranzitní dopravy, přičemž těžká nákladní vozidla tvoří cca třetinu všech tranzitujících vozidel přes Brno.

Poř. číslo	**111**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

111. Následující body platí pro všechny dílčí připomínky:

- Poškození ŽP rovná se například překročení povolených limitů, hluku, prachu, zplodin-emisí, případně v míře menší než limit zakazující stavbu, však poškozující život v daném místě. Koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 chybnou tzv. "Hitlerovou trasou”, skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, je pravděpodobně označován DS41.
- Koridor Kalčíkovy „optimalizované" varianty je pravděpodobně označován RDS34
- Lepší řešení jsou známa: vést dálnici D43 daleko od města, po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. www.petpe.cz/R43.php
- Lepší řešení jsou známa: modernizovat železniční nádraží ve středu města u středového uzlu MHD, podél ulice Nádražní, obchvatem Malé Ameriky nebo jejím přesunem. www.petpe.cz/nadrazi-Brno.php, www.petpe.cz/nadrazi.php
- Lepší řešení jsou známa: www.petpe.cz/Brnenska_nadrazi_3.pdf. Zatímco VRT v současné podobě je hloupá chyba. Rychlost 200 km/h je oproti dnešním 160 km/h malé zvýšení za nehorázné peníze. Astronomicky drahá zlomyslnost tunelářů.
- Připomínky k ZÚR jsou míněny stejně i vůči AZÚR.
- Připomínky k AZÚR jsou míněny stejně i vůči ZÚR.
- Požaduji poskytnout veškerou ochranu, kterou je možno v ZÚR zajistit pro nádraží ve středu města, koridorům, rezervám, stávajícímu drážnímu přiřazení pozemků nádraží i přívodných

tratí a koridorů, např. od Heršpic přes most nad Svratkou k Malé Americe, od severního zhlaví do Židenic, od severního zhlaví okolo magistrátu na Malinovského náměstí podél Drobného a teplárny Červený mlýn k nádraží Královo pole.

Dílčí připomínky:

1) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. „Hitlerovou trasou", skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Fyzikálními zákony, např. zachování hmoty, a běžnou logikou, je určena lživost argumentu „emise z automobilové dopravy klesnou po zakrytování kousku silnice". Emise, smrad a prach ze stejného objemu dopravy budou stejné a budou zasahovat obytná a rekreační území, z oddělených portálů a ventilačních otvorů (místo spojitého zdroje bez zakrytování), ale objem zplodin-emisí, smrad a zasažené území budou stejné. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
2) V ZÚR je koridor DS07, který vede těsně po okraji obce Kasárna, ačkoli v polích dále od obce je dostatek místa. Vypadá to, že obyvatelé obce Kasárna budou zbytečně zatěžováni hlukem, prachem, zplodinami-smradem z této silnice, pokud by se vedla v trase DS07. Požaduji opravu polohy DS07 v AZÚR ke snížení zátěže obyvatel.
3) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Například hlukem, který nemůže zastavit několik desek tzv. protihlukových stěn podél silnice. To je dáno fyzikálními zákony o šíření vlnění i lidskými zkušenostmi: dálnice hučí kilometr daleko. Hluk poškozuje zdraví lidí, jak dokazují vědecké studie. Nalezení kličky v normách, aby dálnice mohla hučet hlasitěji, znamená stejné poškozování zdraví obyvatelstva hlukem, jen s razítkem. Slibované „možná" použití protihlukových stěn je krytí, aby se dálnice vtlačila do sídliště a rekreační oblasti, a pak se ve skutečnosti postaví jen několik krátkých kousků, to už ale bude pozdě. Umístění celé dálnice do tunelu, jak se snaží kličkovat šíbři, politici, spekulanti a úřední místa, je nereálné, fakticky neproveditelné, finančně nezvladatelné. A byl by to jediný tunel na světě, který vede 10 km po povrchu. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delšího tunelu v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
4) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou", skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí. Související obchvaty Kuřimi, kterým jsou v ZÚR vyhrazeny rozsáhlé prostory, jsou zbytečným zničením velkých částí krajiny, zdroji nadměrného hluku a emisí. Za zbytečně velké výdaje. Přitom neřeší dopravní problémy ani obcí na východ od Kuřimi: Čebína, Drásova, Moravských Knínic,... Domnívám se, že rezervy a koridory oficiální verze, jak jsou zakresleny v ZÚR/AZÚR, jsou chybně položené. Přitom existuje a požaduji lepší řešení, přirozeně spojené s řešením D43/R43/S43 vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Na průchod východně od Chudčic navázal Kalčík, ale ani jeho verze obchvatu Kuřimi neřeší dopravní problémy obcí na východ od Kuřimi: Čebína, Drásova, Moravských Knínic, ... natolik dobře a finančně úsporně.
5) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou", skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v Žernovníku, který míjí v těsné blízkosti. Přitom lepší řešení jsou známa a požaduji: vést dálnici

po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.

6) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou", skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v celém údolí Lubě, kterým má táhnout, ačkoli je to jedna z posledních zachovalých ucelených částí kraje, dosud nedotčená. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
7) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. „Hitlerovou trasou", skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí ve Svitávce i Skalici nad Svitavou, které míjí D43 (DS03) v těsné blízkosti, přitom trasování D43 severně od Černé Hory je chybně směrováno na Moravskou Třebovou. Z hlediska toků dopravy celostátních i evropských je to poloha chybná. Přitom lepší řešení existuje a požaduji: vést dálnici lepším směrem, Který lépe pokryje potřeby vnitrostátní i celoevropské, tedy jinudy než Skalice nad Svitavou – Sudice. Stačilo se zeptat, místo zákulisních dohod s pozemkovými spekulanty.
8) V ZÚR je koridor DS07, který vede těsně po okraji obce Grešlové mýto, ačkoli v polích dále od obce je dostatek místa. Vypadá to, že obyvatelé obce Grešlové mýto budou zbytečně zatěžováni hlukem, prachem, zplodinami – smradem z této silnice, pokud by se vedla v trase DS07. Požaduji opravu polohy DS07 v AZÚR ke snížení zátěže obyvatel.
9) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou", skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblát 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí ve Velkých Popovicích, které míjí D43 (DS03) v těsné blízkosti, přitom trasování D43 severně od Černé Hory je chybně směrováno na Moravskou Třebovou. Z hlediska toků dopravy celostátních i evropských je to poloha chybná. Přitom lepší řešení existuje, a požaduji: vést dálnici lepším směrem, který lépe pokryje potřeby vnitrostátní i celoevropské, tedy jinudy než Skalice nad Svitavou – Sudice. Stačilo se zeptat, místo zákulisních dohod s pozemkovými spekulanty.
10) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou" (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí ve Skaličce, kterou míjí v těsné blízkosti. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v celém údolí Lubě, kterým má táhnout, ačk0 1 i je to jedna z posledních zachovalých ucelených částí kraje, dosud nedotčená. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnit před více jak 20 lety. Pak na to navázal, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
11) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou" (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, Kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí ve Všechovicích, které míjí v těsné blízkosti. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v celém údolí Lubě, kterým má táhnout, ačkoli je to jedna z posledních

zachovalých ucelených částí kraje, dosud nedotčená. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak k 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.

12) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou" (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v Malhostovicích, které míjí v těsné blízkosti. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v celém údolí Lubě, kterým má táhnout, ačkoli je to jedna z posledních zachovalých ucelených částí kraje, dosud nedotčená. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
13) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. „Hitlerovou trasou" (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v Moravských Knínicích, které míjí v těsné blízkosti. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnit před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
14) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. „Hitlerovou trasou" (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 20Ö 000 lidí z celého kraje, Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v Jinačovicích, které míjí v blízkosti. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
15) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. „Hitlerovou trasou" (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v Rozdrojovicích, které míjí v blízkosti. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, 'jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
16) V ZÚR je koridor DS07, který vede těsně po okraji obce Olbramkostel, ačkoli v polích dáte od obce je dostatek místa. Vypadá to, že obyvatelé obce Olbramkostel budou zbytečně zatěžováni hlukem, prachem, zplodinami-smradem z této silnice, pokud by se vedla v trase DS07. Požaduji opravu polohy DS07 v AZÚR ke snížení zátěže obyvatel.
17) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. „Hitlerovou trasou“ (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v Knínicích, které míjí v blízkosti. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť

18) s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
19) Upravený koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. „Hitlerovou trasou" DS03 usvědčuje ze systematické lži při argumentaci vnucení D43 skrz Bystrc (DS03): prý se musí stavět, neboť má vykoupené pozemky. Jenže ty pozemky nejsou vykoupené v dostatečné šířce, takže by se musely vykupovat i při stavbě přesně v chybné německé válečné. Teď AZÚR vede D43 (DS03) dokonce stranou od původní německé válečné trasy, takže nemá zajištěny výkupy v některých úsecích vůbec, padá základní argument této trasy. Není ní důvod ani z hlediska výkupů. V tomhle je nastejno s ostatními variantami. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje,
20) Upravený koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. "Hitlerovou trasou" DS03 usvědčuje ze systematické lži při argumentaci vnucení D43 skrz Bystrc (DS03): údajně vykoupené pozemky. Jenže ty pozemky nejsou vykoupené v dostatečné šířce, takže by se musely vykupovat i při stavbě přesně v chybné německé válečné. A teď AZÚR vede D43 (DS03) dokonce stranou od původní německé válečné trasy, takže nemá zajištěny výkupy v některých úsecích vůbec, padá základní argument této trasy. Není k ní důvod ani z hlediska výkupů. V tomhle je nastejno s ostatními variantami. Z hlediska doby trvání řízení vyjde nastejno, jestli se vede 100 řízení nebo 1000 souběžných řízení. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.
21) Obří křižovatka v Troubsku, s brzděním a rozjížděním aut včetně těžkých kamionů, by byla zdrojem mimořádného hluku, prachu, emisí, smradu, uprostřed obce. DS40, DSIO. Těžce by zhoršila již tak poškozené prostředí lidí v Troubsku. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje,
22) AZÚR neřeší dopravní potřeby lidí z Tišnovska, Čebína, Drásova, Moravských Knínic, jejichž vozidla budou dál ucpávat Kuřim i Čebín, zatěžovat obyvatele Kuřími i Čebína hlukem, prachem, emisemi, a přitom řidiči vozidel budou ztrácet čas. Přitom existuje a požaduji lepší řešení, jeho existence je veřejně známa.
23) AZÚR úředně formalizuje nápad zavléct místní dopravu z prostoru Tišnovska směr Kuřim — sever Brna na krátký úsek D43 u Kuřimi v úrovni Čebín — Mor. Knínice, což je proti základním dopravním zásadám, způsobuje městnání, zácpy, havárie, lokální přetížení, i na volnější dálnici, která tak musí být dražší, neboť dimenzovaná na lokálně přetěžující objemy. Přitom existuje a požaduji lepší řešení, jeho existence je veřejně známa.
24) Obchvat Čebína v navrženém koridoru DS30 je prodloužením délky jízdy, tedy způsobuje větší emise, prach, objem hlukové energie, takže i při oddálení silnice od zástavby bude celková zátěž prachem, emisemi-smradem, hlukem stejná jako dosud a marněním vynaložených
25) nákladů. Přitom existuje a požaduji lepší řešení, jeho existence je veřejně známa. Stačilo se zeptat,
26) V ZÚR zůstává koridor dálnice/silnice D43/R43/S43 tzv. 'I Hitlerovou trasou" (DS03), skrz sídliště Bystrc a v těsné blízkosti mnoha dalších obcí, kde těžce poškodí životní prostředí lidí, 50 000 místních a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje. Současně způsobí zhoršení životního prostředí lidí v Žernovníku, který obchází v těsné blízkosti. Současně způsobí zhoršení životního

prostředí lidí v celém údolí Lubě, kterým má táhnout, ačkoli je to jedna z posledních zachovalých ucelených částí kraje, dosud nedotčená. Přitom lepší řešení jsou známa, a požaduji: vést dálnici po polích za Brněnskou přehradou do Ostrovačic, snadno v zářezu východně od Chudčic, jak jsem zveřejnil před více jak 20 lety. Pak na to navázal Kalčík, byť s použitím delších tunelů v těsném sousedství, ale pořád by se tím zachránilo životní prostředí 50 000 lidí v Bystrci a rekreační oblast 200 000 lidí z celého kraje.

27) VRT v současné podobě je hloupý omyl, astronomicky drahá zlomyslnost tunelářů. Rychlost 200 km/h je oproti dnešním 160 1<m/h malé zvýšení za nehorázné peníze. Trať by rozřízla krajinu a znehodnotila územní celky. Trať by zatěžovala rachotem široké okolí, Požaduji zastavení příprav a marnění peněz na neefektivní megalomanii VRT.

28) VRT v současné podobě je hloupý omyl, astronomicky drahá zlomyslnost tunelářů. Rychlost 200 km/h je oproti dnešním 160 km/h malé zvýšení za nehorázné peníze. Trať by rozřízla krajinu a znehodnotila pozemky v širokém okolí kvůli hluku vysokorychlostních vlaků.

29) Požaduji zastavení příprav a marnění peněz na neefektivní megalomanii VRT.

30) VRT v současné podobě je hloupý omyl, astronomicky drahá zlomyslnost tunelářů. Rychlost 200 km/h je oproti dnešním 160 km/h malé zvýšení za nehorázné peníze. Trať by rozřízla krajinu a znehodnotila pozemky v širokém okolí, kvůli ztížené dopravní dostupnosti. Požaduji zastavení příprav a marnění peněz na neefektivní megalomanii VRT.

31) V ZÚR je koridor DS07, který vede těsně po okraji obce Pavlice, ačkoli v polích dále od obce je dostatek místa. Vypadá to, že obyvatelé obce Pavlice budou zbytečně zatěžováni hlukem, prachem, zplodinami-smradem z této silnice, pokud by se vedla v trase DS07. Požaduji opravu polohy DS07 v AZÚR ke snížení zátěže obyvatel.

32) Koridor DZ01, ačkoli to má být VRT, vykazuje zbytečné kličky, podivně proti pravidlům narušující plynulou Křivku, Zjevně uhýbá privátním zájmům, pravděpodobně pozemkových spekulantů, bezdůvodně. Zvlášť nápadné je to v okolí letiště, kde se veškerý humbuk okolo tzv. „nákladního letiště" ukázal být chimérou, do které zmizelo přes 100 milionů z kapes daňových poplatníků, a ještě by těžce poškodilo životní prostředí velké části města, zejména hlukem a emisemi. Ještě podivnější je uhýbat spekulantům u letiště v době, kdy se ukazuje vachrlatost letecké přepravy, jakmile dojde nějaké nemoci, útoku nebo obyčejného zdražení, Ještě podivnější je to v letech, kdy objem přepravy na brněnské letiště je minimální a potácí se u nuly, ačkoli do ní jsou pumpovány peníze, sama o sobě je neživotaschopná — důkaz ztrátovosti pro kraj. Ale asi ne pro bafuňáře na krajském úřadu a v radě. Požaduji zastavení příprav a marnění peněz na neefektivní megalomanii VRT.

33) Koridor DZ01 se napojuje na stávající trať skrz Slatinu, v ZÚR/AZÚR chybí pokračování koridoru DZ01 západně od Šlapanic před Slatinou směrem do středu města. Ponechání celého objemu dopravy středem městské část! Slatina bude okolí zatěžovat hlukem, zvláště zvýšení objemu dopravy VRT, kterým argumentují zpracovatelé/zadavatelé AZÚR, by způsobilo další poškození životního prostředí lidí v okolí takto vedené dopravy. Místo toho by úsek nové trati z Brna na Vyškov-Ostravu, pokud se vůbec bude stavět, měl být napojeny přímo na trať do Chrlic z hlavního nádraží, od komárova řídce obydleným územím a pak zcela neobydleným okolo letiště.

34) V ZÚR jsou chybně rušeny koridory a rezervy pro železniční nádraží ve středu města Brna. Současně se v ní píše, že ještě není rozhodnuto o poloze nádraží, čekáte na rozhodnutí, tedy není rozhodnuto — a už jste zlikvidovali a rezervy pro jednu z variant nádraží. To je podivný postup úřadu, AZÚR sám sobě odporuje, protimluvy. Požaduji zachování a ustavení rezerv a koridorů pro nádraží ve středu města podíl ulice Nádražní.

35) V ZÚR je koridor DS07, který vede těsně po okraji obce Vranovská ves, ačkoli v polích dále od obce je dostatek místa. Vypadá to, že obyvatelé obce Vranovská ves budou zbytečně zatěžováni

hlukem, prachem, zplodinami – smradem z této silnice, pokud by se vedla v trase DS07. Požaduji opravu polohy DS07 v AZÚR ke snížení zátěže obyvatel.

36) ZÚR zrušil koridory pro existující nádraží a existující tratě, úředně vymazal existující funkční nádraží a tratě čili popřel realitu. Požaduji zachování a ustavení rezerv a koridorů pro nádraží ve středu města podíl ulice Nádražní.

37) koridory a rezervy pro železniční nádraží ve středu města nemáte v mapách, ani jako rušené, ani jako existující, ani jako plánované. Domnívám se, že je to další chyba ZÚR/AZÚR, která zavání klamem vůči občanům. Požaduji zachování a ustavení rezerv a koridorů pro nádraží ve středu města podíl ulice Nádražní.

38) V ZÚR jsou chybně rušeny koridory a rezervy pro železniční nádraží ve středu města u ulice Nádražní, ačkoli to je jediná poloha, která je schopna zajistit dopravu kvalitativně alespoň na současné úrovni, zejména z hlediska kapacitního a celkového času přepravy. Lepší řešení přitom zajišťují mnohem rychlejší a výkonnější dopravu, ze středu města. Zatímco výrazná zdržení a blokády, nutně způsobené tzv. „odsunem" do polohy Dolního nádraží „u řeky", by způsobily ucpání dopravy ve velké části města, včetně automobilové. A to i po dodatečném ražení obřího tunelu SJKD, který dostane jen některé cestující a jen do králova pole. A i tam po zdržení přestupy. Což potvrdila stanoviska odborníků z vysokých ŠKOI, kteří nejsou placeni z tunelů a pozemkových spekulací: zničující dopad excentrické polohy vzdáleného nádraží „u řeky" na dopravu ve městě, včetně automobilové. Přitom řešení, moderní nádraží ve středu města, je zveřejněno a známo déle než 7 let, včetně establishmentu. Zrušení koridorů pro nádraží ve středu města u ulice Nádražní je chyba v ZÚR/AZÚR. Požaduji zachování a ustavení rezerv a koridorů pro nádraží ve středu města podíl ulice Nádražní..

39) V ZÚR je koridor DS07, který vede těsně po okraji obce Žerůtky, ačkoli v polích dále od obce je dostatek místa. Vypadá to, že obyvatelé obce Žerůtky budou zbytečně zatěžováni hlukem, prachem, zplodinami – smradem z této silnice, pokud by se vedla v trase DS07. Požaduji opravu polohy DS07 v AZÚR ke snížení zátěže obyvatel.

40) V ZÚR jsou chybně rušeny koridory a rezervy pro železniční nádraží ve středu města, ačkoli to je jediná poloha, která je schopna zajistit dopravu alespoň na současné úrovni. Lepší řešení přitom zajišťují mnohem rychlejší a výkonnější dopravu, ze středu města. Zatímco výrazná zdržení a blokády, nutně způsobené tzv. „odsunem" do polohy Dolního nádraží „u řeky", by způsobily ucpání dopravy ve velké části města. A to i po dodatečném ražení obřího tunelu SJKD, který dostane lidi jen do Králova pole, a i tam po zdržení přestupy. Což potvrdila stanoviska odborníků z vysokých škol, kteří nejsou placeni z tunelů a pozemkových spekulací: zničující dopad excentrické polohy na dopravu ve městě, včetně automobilové. Přitom řešení, moderní nádraží ve středu města, je zveřejněno a známo už 7 let. Požaduji poskytnout veškerou ochranu, kterou je možno v ZÚR zajistit pro nádraží ve středu města, koridorům, rezervám, stávajícímu drážnímu přiřazení pozemků nádraží i přívodných tratí a koridorů, např. od Heršpic přes most nad Svratkou k Malé Americe, od severního zhlaví do Židenic, od severního zhlaví okolo magistrátu na Malinovského náměstí podél Drobného a teplárny Červený mlýn k nádraží Královo pole.

Vyhodnocení připomínky

Dílčí připomínky č. 2, 8, 16, 28, 32, 36 vztahující se k záměru DS07

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje a která stanovila její obsah. Při projednání Zprávy o uplatňování ZÚR JMK nebyly uplatněny ze strany Ministerstva dopravy požadavky na úpravu koridoru silnice I. třídy DS07 – I/38, nebyly uplatněny ani požadavky ze strany města Znojma (část Kasárna), obcí Grešlové Mýto, Olbramkostel,

Pavlice, Vranovská Ves a Žerůtky. Požadavky či připomínky nebyly uplatněny ani v rámci společného jednání o návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, parametry koridoru silnice I. třídy DS07 – I/38 tedy nejsou v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK upravovány.

Dílčí připomínky č. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 vztahující se ke koridoru dálnice / silnice D43/R43/S43 a jeho nepřípustnosti

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několik procent (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů (rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019). Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve

výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. **Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016.** Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, včetně nových MÚK, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43" v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43" ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Pokud se týká tvrzení o dlouhodobě překračovaných zákonných limitech znečištění ovzduší, uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území

Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,

- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje, na adrese –

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY
umístění: Brno – Tuřany
data: za rok 2019
reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
typ měř. programu: manuální měřící program
Naměřené hodnoty 2019:
- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 g/m^3, imisní limit (IL) 200 g/m^3
- četnost překročení IL – 0 případů/rok
- MV 19 –61,8 g/m^3, IL nestanoven
- průměrná roční koncentrace 13,8 g/m^3, IL 40 g/m^3

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 g/m^3, imisní limit (IL) 50g/m^3
- četnost překročení IL – 11 případů/rok
- průměrná roční koncentrace 19,8 g/m^3, IL 40 g/m^3

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 g/m^3, IL 25 g/m^3
- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 g/m^3
- maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m^3, IL 350 µg/m^3

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	mediá
NO_2 roční koncentrace	[µg/m^3]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

* 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.

V uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatel neuvádí žádná fakta na podporu svých tvrzení o dalším znečištění. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS JMK i Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci ÚS JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Dílčí připomínka č. 23 vztahující se k obchvatu Čebína

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje a která stanovila její obsah. Při projednání Zprávy o uplatňování ZÚR JMK nebyly uplatněny ze strany Odboru dopravy KrÚ JMK požadavky na úpravu koridoru silnice II. třídy DS30 II/385 Hradčany – Čebín, obchvat, nebyly uplatněny ani požadavky ze strany dotčených obcí. Požadavky či připomínky nebyly uplatněny ani v rámci společného jednání o návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, parametry koridoru silnice II. třídy DS30 II/385 Hradčany – Čebín, obchvat tedy nebudou v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK upravovány.

Dílčí připomínky č. 25, 26, 27 vztahující se k odmítání VRT

Požadavek na vymezení koridorů vysokorychlostní dopravy vyplývá z Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (dále PÚR ČR). PÚR ČR v článku (83) vymezuje koridory vysokorychlostní dopravy VR1, Jihomoravského kraje se týkají koridory Praha–Brno, Brno–(Přerov)–Ostrava–hranice ČR/Polsko a Brno–Vranovice–Břeclav–hranice ČR. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje*… V souladu s PÚR ČR tedy ZÚR JMK vymezily a zpřesnily koridory územních rezerv vysokorychlostní dopravy, jinak by byly dle výše citovaného ustanovení stavebního zákona v rozporu s PÚR ČR a tedy nezákonné. Ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 vychází požadavek *prověřit aktuálnost územních rezerv pro záměry železniční dopravy, včetně uvedení důvodů, proč mají být územní rezervy změněny na návrhové plochy či koridory, případně proč i nadále mají zůstat vymezeny jako územní rezervy v ZÚR JMK*, přičemž při prověřování územních rezerv pro VRT je nutno zohlednit „Studii proveditelnosti ŽUB Brno“ a jiné aktuální podklady. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK tedy na základě nejnovějších podkladů pořízených oprávněným investorem (SŽDC) řeší vymezení nového návrhového koridoru DZ11 VRT Brno – Šakvice převedením z územních rezerv pro VRT a vypouští územní rezervy pro VRT navazující na nevybranou variantu ŽUB – B „Petrov“. Požadavkům na zastavení přípravy realizace VRT tedy v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nelze vyhovět.

Dílčí připomínky č. 29 a 30 vztahující se ke koridoru DZ01

Koridor celostátní železniční trati DZ01 Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov) je vymezen v platné ZÚR JMK a je zpřesněním koridoru konvenční železniční dopravy ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať č. 300) z PÚR ČR. **Koridor DZ01 není vymezen jako koridor pro VRT, proto také nemá parametry nutné pro VRT.** Jak je uvedeno výše, naplňuje parametry konvenční železniční dopravy pro úsek Brno – Přerov, má nahradit naprosto nevyhovující místy jednokolejnou trať Brno – Vyškov – Nezamyslice – Přerov. Jako konvenční železniční trať proto navazuje na stávající železniční infrastrukturu ve městě Brně. V rámci Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje a která stanovila obsah Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, není požadavek na prověření vedení či změnu parametrů koridoru DZ01, při jejím projednání nebyly uplatněny požadavky na změnu, proto tedy nebyl v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK upravován.

Dílčí připomínky č. 31, 33, 34, 35 a 37 vztahující se k železničnímu nádraží ve středu města Brna

V připomínce se uvádí, že jsou rušeny koridory a rezervy pro železniční nádraží ve středu města Brna. Není tomu tak, v kapitole H platných ZÚR JMK je vymezen požadavek, aby město Brno v **územně plánovací dokumentaci, to je v územním plánu města Brna**, řešilo Železniční uzel Brno (ŽUB) *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 a* dále *Severojižní kolejový diametr (SJKD) jako centrálně umístěná regionální trať navazující na severu v prostoru Řečkovic na trať Brno – Havlíčkův Brod, na jihu v prostoru Starých Černovic na stávající trať Brno – Veselí n. M*. Proto v ZÚR JMK nejsou vymezeny koridory a plochy pro ŽUB a SJKD, v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK tedy nemohou být rušeny. Také se v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nepíše o tom, že ještě není rozhodnuto o poloze nádraží. Naopak v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je uvedeno, že Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB, a to variantu Ab „Řeka“. Na základě vybrané varianty jsou pak v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vypuštěny územní rezervy vysokorychlostních tratí, které byly vymezeny pro nevybranou variantu „Petrov“. K připomínkám č. 33 a 34 uvádíme, že ZÚR JMK ani Aktualizace č. 1 ZÚR JMK neřeší plochy a koridory pro ŽUB, ty jsou řešeny návrhem nového územního plánu města Brna (ÚPmB).

Připomínky č. 35 a 37 se vztahují k nevhodnosti výběru variant pro nové železniční nádraží. Jak je uvedeno výše, o výběru varianty umístění nádraží rozhodlo Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise už dne 30.05.2018. Připomínky zpochybňující výběr varianty nádraží se nevztahují k Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Ta neprovádí vymezení ploch a koridorů pro ŽUB a SJKD. Tento úkol řeší v souladu se ZÚR JMK ÚPmB. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na uvedené požadavky nemůže reagovat, zpřesnění řešení ŽUB a SJKD je úkolem pro město Brno, ZÚR JMK pouze koncepčně zabezpečuje napojení systému na nadmístní dopravní infrastrukturu.

Poř. číslo	**112**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

112. Aktualizace ZUR, dle přílohy „Odůvodnění A1 ZÚR JMK“, bod 118b stanovuje cíl „odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi“. Omezení pouze na centrum Kuřimi je jednoznačná diskriminace obyvatel jiných částí Kuřimi, kteří se tak dostávají do méněcenného, nerovnoprávného a znevýhodněného postavení vůči obyvatelům centra. Vybrané řešení tak sice odvádí dopravu z centra, ale v důsledku tohoto diskriminačního cíle na úkor obyvatel jižní části města. Tím dojde k jejich poškození vlivem negativních dopadů tohoto řešení na životní prostředí i propadu cen nemovitostí.

Požadujeme, aby bylo navržené řešení tohoto cíle přezkoumáno a upraveno tak, aby nedošlo k poškození obyvatel jiných částí Kuřimi v důsledku zmíněného diskriminačního ustanovení. Požadujeme, aby bylo se všemi obyvateli všech částí Kuřimi jednáno rovnoprávně a zadání bylo změněno ve smyslu „odvedení průjezdné dopravy z obytných částí Kuřimi a jejích blízkosti".

Vyhodnocení připomínky

V textové části je myšlena průjezdná doprava, která logicky využívá silnic II/385 a II/386 vedených centrem města Kuřim.

V textové části Odůvodnění A1 ZÚR JMK je uvedeno *Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí **mimo zastavěné oblasti** jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná se o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim.*

Poř. číslo	**113**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

113. Dle AZÚR se plánuje jižní obchvat Kuřimi. Jeho případnou realizací v navrhované podobě dojde k výraznému snížení hodnoty pozemků a nemovitostí v okolí několika stovek metrů od komunikace.

Připomínkujeme tímto, že by bylo občanům bydlícím v bezprostřední blízkosti plánovaného jižního obchvatu Kuřimi (dále jen JOK) „sáhnuto" na jejich nejzákladnější lidské právo, a tím je právo vlastnické. Realizací JOK se totiž výrazně sníží tržní hodnota všech nemovitostí poblíž JOK a tuto „ztrátu" nikdo příslušným občanům nehodlá vykompenzovat. Tento doložitelný fakt byl ověřen i u soudního znalce, který tuto skutečnost ve svém odhadu cen nemovitostí zmiňuje.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR v souladu se stavebním zákonem stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Hodnotami nemovitostí v souvislosti s navrhovaným řešením se nezabývají.

Poř. číslo	**114**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

114. Dopravní model použitý pro vyhodnocení variant pro AZUR byl zjednodušený a nerespektoval odpory, jež každá komunikace má. Na takovém základě není možné vyhodnotit, zdali je ve skutečnosti severní či jižní obchvat Kuřimi účinnější na odvedení dopravy. v textovém odůvodnění AZUR se uvádí:

…Při realizaci severního obchvatu města Kuřimi je účinnost nižší a bylo by nutno realizovat dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě městem, což by omezovalo místní dopravu. Severní obchvat nepřináší kýžený efekt a stále zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy…

Připomínkujeme, že pro posouzení severního obchvatu se uvádí, že řešení zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy. Doprava u Podlesí vždy byla, je a bude, protože doprava ze

směru od Černé hory a Blanska nikdy nepojede jinudy. Avšak to, že jižním obchvatem Kuřimi dojde k významnému zhoršení bydlení pro obyvatele jižní části Kuřimi, kde je nyní klid a příroda, se nikde neuvádí, a posuzování tedy považujeme za nevyvážené.

Vyhodnocení připomínky

K domnělému nevyváženému posuzování uvádíme, že k návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B – Natura). Koridor jižního obchvatu Kuřim byl hodnocen viz. oddíl A a B SEA. V kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*: "Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o nějž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum" vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou" a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

Poř. číslo	**115**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

115. V architektonické kanceláři „knesl kynčl architekti s.r.o." si zřejmě „nevšimli", že v blízkosti jižního obchvatu Kuřimi jsou postaveny rodinné domy, a to v blízkosti cca 120 m od plánovaného koridoru. Většinou se jedná o mladé rodiny s dětmi, které budou bezesporu silně postiženy značnými emisemi při počtu dopravních vozidel, která se mají po této komunikaci denně přesouvat. Kancelář knesl kynčl architekti s.r.o. o tom zcela jistě dobře ví, ale je jim to jedno. Emise z výfukových plynů – jak je jistě všeobecně známo, obsahují velké množství karcinogenních látek, které při vdechování vyvolávají rakovinu. Tzn. tato prosazovaná varianta (bude-li schválena) bude pomalu, ale jistě zabíjet místní mladou generaci. To, jak se zdá, zřejmě nevadí ani starostovi Kuřimi p. Sukalovskému, který tuto variantu společně se jmenovanou kanceláří osobně silně všude možně protlačuje, aniž by se snažil prosazovat minimalizace negativních dopadů této dopravy na oblast s čistým a zdravým bydlením u lesa a chráněného parku Šiberná.

Absolutně nevhodným výběrem trasy přímo středem Bystrce, následně by došlo nejen ke zhoršení, ale i ohrožení zdraví obyvatel a to hlukem, prachem, smogem, polétavým prachem i exhalacemi z výfukových plynů, které, jak je všeobecně dobře známo, obsahují karcinogenní látky způsobující vdechováním rakovinu. V zájmu nové, mladé generace obyvatel nenechte tyto těmito škodlivinami pomalým způsobem zabíjet.

Připomínkujeme tedy, že zmíněná aktualizace ZUR JMK nerespektuje práva občanů na zdravé bydlení, které si draze zaplatili a předkládané rozptylové studie jsou nesprávné, neřkuli zmanipulované tak, aby z pohledu hygienických limitů a předpisů autorům prošly.

Vyhodnocení připomínky

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je ve výrokové části u záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 uvedeno v Úkolech pro územní plánování v bodě d) *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím a v* bodě e) *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS45 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.*

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je ve výrokové části u záměru DS40 I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (tedy úsek procházející Bystrcí) uvedeno v Úkolech pro územní plánování v bodě f) *Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.* V bodě g) je uvedeno *V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k. ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.*

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování. V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny.*

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani

vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni Aktualizace ZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.

Poř. číslo	**116**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

116. Chybné posouzení a vyjádření v AZUR. v textovém znění AZUR je chybně uvedeno: *…V převážné míře totiž prochází (myšleno navrhované řešení ve variantě Hitlerova varianta s jižním obchvatem Kuřimi) zastavěnými oblastmi na dané trase (s výjimkou Kuřimi a Černé Hory) …*

Požadujeme toto v AZUR přepracovat s ohledem na to, že jižní obchvat v Kuřimi JE VEDEN ZASTAVĚNOU OBLASTÍ, tedy 125 metrů od dnes existujících domů a cca 100 metrů od nyní stavěných domů oblasti Díly za Sv. Jánem. Tato stávající formulace dělá dojem, že je vše v pořádku, ale situace je naopak mnohem složitější a vážnější.

Vyhodnocení připomínky

Text je vytržen z odstavce popisujícího vedení **stávající** silnice I/43.

Poř. číslo	**117**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

117. V AZUR nejsou správně definovaná jednoznačná protihluková opatření pro jižní obchvat Kuřimi.

Cílem podkladových materiálů a studie bylo navrhnout taková opatření, jež minimalizují negativní vlivy dopravy na obyvatele. Není tedy možné v AZUR uvádět výběr. Každé toto navrhované opatření má svá pro a proti, a tak by se mělo v podkladových materiálech a při posuzování variant dále zvažovat. Toto však v AZUR chybí a požadujeme proto jeho dopracování.

Vyhodnocení připomínky

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je ve výrokové části v souvislosti s nadstandardními opatřeními uvedeno u záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 v Úkolech pro územní plánování v bodě e) *Zajistit územní*

podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi. Z formulace je zřejmé, o jaké dotčené území se jedná. V hodnotících tabulkách v příloze č. 2 dokumentace SEA je u záměru DS45 uvedena konkrétně lokalita Za Sv. Janem.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni Aktualizace ZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí, takové povinnosti výroková část obsahuje. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího. Požadavek podatele na *definovaná jednoznačná protihluková opatření pro jižní obchvat Kuřimi,* tedy na celé vedení záměru DS45, je nad rámec podrobnosti ZÚR.

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.

Poř. číslo	**118**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

118. Podkladové materiály pro AZUR neobsahují ani hrubé porovnání nákladové náročnosti tunelového řešení jižního obchvatu poblíž obydlené oblasti a severního obchvatu za průmyslovou zónou. Dle podkladů od ŘSD z roku 2016 vychází cena realizace základní verze tunelu Kuřimskou horou BEZ NUTNÝCH PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍ na cca 2,8 mld. Kč a s případným dalším prodloužením tunelu o 1 km více o další 1–2mld Kč. Vymýšlení přemrštěně drahých řešení, když existuje jednodušší řešení v podobě severního obchvatu Kuřimi s menším a levnějším množstvím opatření, je vyhazování peněz nás daňových poplatníků.

Požadujeme ekonomické posouzení variant Jižního a Severního obchvatu Kuřimi dříve, než budou tyto varianty zaneseny do map pro jejich další územní zpracování.

Vyhodnocení připomínky

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. nikoli dokládat ekonomické posouzení.

Poř. číslo	**119**
Téma	**Doprava silniční – 43**
Text připomínky **119.** V AZUR, v textovém vyjádření v části ODŮVODNĚNÍ se uvádí: *…Maximální účinnost na městský systém (stávající a rozvojový) má jižní obchvat Kuřimi. Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to v konečné podobě či již v I. etapě výstavby v dané lokalitě, i bez vnitřních opatření…* Pokud modernizace tradičního spojení Tišnova a Brna Králova Pole vede jinou cestou než smysluplným obchvatem Kuřimi severním, je k tomu zapotřebí odůvodnění jasné a srozumitelné. **Požadujeme vysvětlení, co přesně je myšleno I. etapou v realizaci jižního obchvatu Kuřimi.**	
Vyhodnocení připomínky I. etapou se rozumí realizace jižního obchvatu Kuřimi, a to v úseku od silnice II/385 po napojení na stávající silnici I/43 před Českou. Odůvodnění Jižního obchvatu Kuřimi je uvedeno v Odůvodnění A1 ZÚR JMK, kap. G, Komplexní zdůvodnění přijatého řešení, str. 154. Zde je uvedeno, že návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování doporučit Jižní obchvat města. Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1.	

Poř. číslo	**120**
Téma	**Doprava silniční – 43**
Text připomínky **120.** Shledáváme v podkladech k AZÚR jako nedostatečné posouzení vlivu dopadu emisí na současné obyvatele Kuřimi, a především současné obyvatele v jižní části Kuřimi. **Požadujeme posouzení negativních vlivů plánovaného jižního obchvatu Kuřimi na obyvatele, a to nejenom do vzdálenosti 400 metrů, jak podkladové materiály pro AZÚR uvádí.**	
Vyhodnocení připomínky Připomínky uplatněné k podkladům A1 ZÚR JMK, tj. k ÚS JMK již v rámci společného jednání k návrhu A1 ZÚR JMK pořizovatel prověřil. Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování A1 ZÚR JMK. Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci Územní studie byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů	

na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita hodnocena.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování v bodech d) a e). V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

Z výše uvedeného je zřejmé, že se posouzením vlivu záměru DS 45 na obyvatelstvo a lidské zdraví projektant zabýval v souladu s požadavky přílohy stavebního zákona.

Poř. číslo	**121**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

121. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi zcela jasně kříží brněnský Březovský vodovod II. Toto je významná komplikace při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti Díly za Sv. Jánem s 2000 obyvateli. Aktualizace ZUR toto nikde nezohlednila a není tedy nikde řešeno, jestli je to vůbec v tunelové variantě řešení možné.

Požadujeme, aby bylo v rámci AZUR prověřeno, jestli je to vůbec technicky možné, pokud se to v AZUR uvádí jako opatření pro minimalizaci negativních dopadů hluku na obydlenou lokalitu Díly za Sv. Jánem. Požadujeme vyjádření od provozovatele vodovodního řádu, zda je realizace technicky možná tak, jak by odpovídalo AZUR, a tedy záruku, že nenastanou komplikace při řešení v konkrétním území.

Vyhodnocení připomínky

K možným konfliktům s březovským vodovodem uvádíme, že A1 ZÚR JMK prověřila koridor jižního obchvatu Kuřimi se závěrem, že záměr je realizovatelný za určitých technických opatření. Křížení s březovským vodovodem je technicky řešitelné a bude upřesněno v rámci navazujících řízeních.

Poř. číslo	**122**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

122. V AZUR se plánuje jižní obchvat Kuřimi, ale blízkou zástavbu autoři ignorují a spolu s tím problém hluku generovaného projíždějícími vozidly. Za zcela neakceptovatelné považuji tvrzení autorů, že se „šířící hluk zarazí o první domy a dále se šířit nebude".

Připomínkujeme tímto, že předkládané hlukové studie jsou nesprávné, neřkuli zmanipulované tak, aby z pohledu hygienických limitů a předpisů autorům prošly. Je nutné navrhnout v materiálech pro AZUR jednoznačná a prověřená opatření, jež obyvatele ochrání, nikoliv nějaký výběr z možností, aby si někdo v budoucnu vybral. Je zcela jasné, že takovou volbou bude pak vždy to nejlevnější možné řešení. Navíc autoři sami přiznávají, že nejblíže postavené domy budou sloužit jako štíty a tímto majitelé těchto domů prakticky obětovali a odsoudili trpět nesnesitelným hlukem. Toto bude opět vyvolávat zdravotní potíže občanů zde žijících, jejich nespavost, bolesti hlavy apod., což posléze bezesporu vyústí ve vážnější zdravotní komplikace.

Vyhodnocení připomínky

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na připomínky k ÚS JMK a jejím částem přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na připomínky, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování A1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a A1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci A1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování A1 ZÚR JMK.

Poř. číslo	**123-129**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínek

123. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.

Požaduje se vypustit bod 118a návrhu AZÚR - Kuřim, jižní obchvat, včetně souvisejících staveb, a to i v části, která není explicitně uvedena v označení záměru, ale která je v těle bodu 118a skrytě zahrnuta: *„Kuřim (MÚK Kuřim-jih) — Moravské Knínice".*

Odůvodnění:

Také tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi.

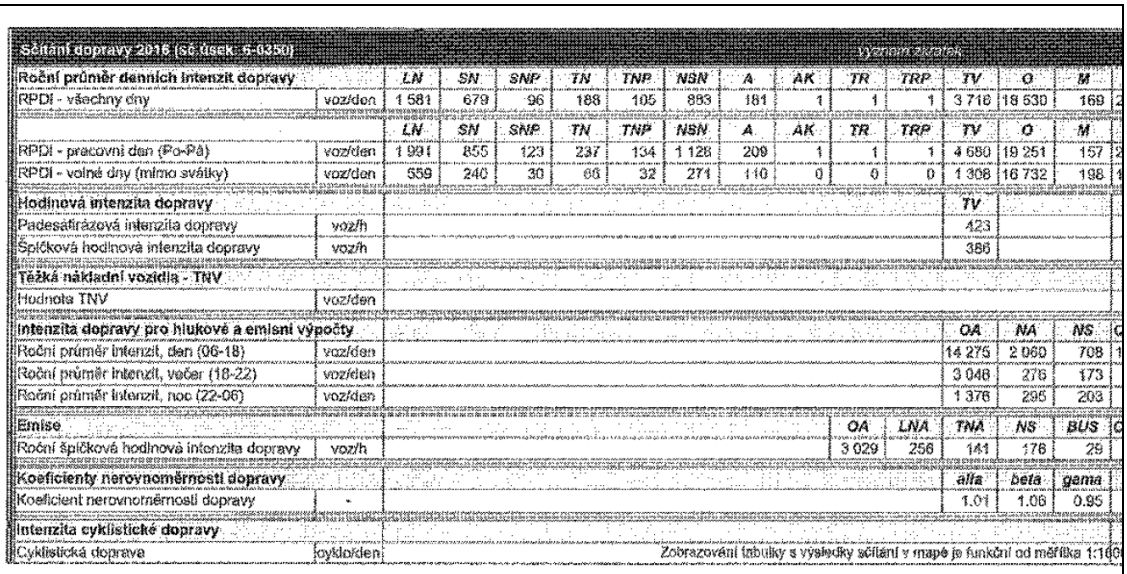
124. Celý návrh aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje je naprosto absurdní a svojí podstatou zcela pohrdající obyvateli, kteří v bezprostřední blízkosti plánované trasy obchvatu Kuřimi bydlí. Jako zcela nehorázné se jeví to, že tato tzv. aktualizace se „tváří", jako by měla vyřešit katastrofální dopravní situaci v Kuřimi, ale přitom přivádí těžší dopravu do Brna a ignoruje, že v dané oblasti žijí lidé.

Stávající podobu AZÚR považujeme za neakceptovatelnou, pokud má navrhované řešení ohrožovat životy občanů poblíž bydlících. Požadujeme, aby do AZÚR byly zcela jasně, bez možnosti následného obcházení vymezeny podmínky, bez jejichž splnění nebude možné realizovat navrhované trasování transevropské komunikace 43, aby nedocházelo k ohrožení zdraví všech obyvatel bydlících v dané oblasti, tj. v hustě osídlené kuřimské části Díly za sv. Jánem. Odvolávání se na budoucí proces územního plánování považujeme jen za oddalování a přesouvání řešení problému na obce, přičemž kraj řeší v AZÚR celou trasu. Pokud by došlo k problému na jednom z míst trasy, je celá trasa nepoužitelná. Proto požadujeme vyřešit případné komplikace zde, v procesu AZÚR.

125. AZUR zcela opomíjí fakt, že severní obchvat Kuřimi je trasován mimo zastavěné území, s rozšířením stávající komunikace I/43 na 4 pruhy, včetně zakrytí komunikace u Podlesí, a tak nabízí univerzální řešení bez ohledu na budoucí rozhodnutí o trase 43. Je tedy realizovatelné ihned a vhodné pro vyřešení problematické situace dopravních zácp v Kuřimi. Na rozdíl od toho je jižní obchvat Kuřimi efektivní jen pro Hitlerovu variantu, a tedy pro nejkomplikovanější z možných řešení.

Požadujeme posoudit i tuto velice podstatnou vlastnost, tedy univerzálnost řešení severního obchvatu Kuřimi bez ohledu na budoucí trasu komunikace 43.

126. Nelze nevypouštět územní rezervu RDS13 – I/43 Česká — Kuřim, zkapacitnění (body 286 a 287) V tomto úseku je již několik desetiletí nutné čtyřpruhové uspořádání. Podle oficiálních sčítání dopravy v roce 2016 zde bylo v pracovní dny v ročním průměru cca 24 tis. vozidel. I kdyby byl někdy realizován jižní obchvat Kuřimi na současné I/43 zůstane prakticky celá doprava z Blanenska až po Ráječko a z oblasti severně od Lipůvky až po Černou Horu (první MÚK je totiž až severně od černé Hory, takže i černá Hora by měla spádovost na současnou I/43.



Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-0350)														
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M
RPDI - všechny dny	voz/den	1 581	679	96	188	105	883	181	1	1	1	3 716	18 630	169
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 991	855	123	237	134	1 126	209	1	1	1	4 680	19 251	157
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	559	240	30	66	32	271	110	0	0	0	1 308	16 732	198
Hodinová intenzita dopravy												TV		
Padesátířázová intenzita dopravy	voz/h											423		
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											386		
Těžká nákladní vozidla - TNV														
Hodnota TNV	voz/den													
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											14 275	2 060	708
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											3 048	276	173
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											1 376	295	203
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									3 029	256	141	176	29
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.01	1.06	0.95
Intenzita cyklistické dopravy														
Cyklistická doprava	cyklo/den	Zobrazování štítků s výsledky sčítání v mapě je funkční od měřítka 1:100												

127. Neřešená varianta severního obchvatu v Kuřimi

Odůvodnění:

Bylo nesprávně vypuštěno řešení severního obchvatu a nahrazeno invariantním řešením jižního obchvatu. Negativní dopad jižního obchvatu Kuřimi na obytnou oblast Díly za sv. Janem je znám, kraj vlastní odpovídající podklady a ignoruje je.

128. Nelze vypustit územní rezervu RDS36 — „**Kuřim — severní obchvat**". Nebylo provedeno posouzení variant mezi severním a jižním obchvatem Kuřimi a v pořizování AZÚR došlo takto k závažné vadě. Připomíná se, že v ZÚR 2016 byl schválen výše uvedený severní obchvat Kuřimi a pořizovatel ZÚR velmi silně argumentoval proti jižnímu obchvatu. Musí být objasněno, jak je možné, že v AZÚR pořizovatel jednoznačně preferuje jižní obchvat Kuřimi, když v tzv. 2. ZÚR z roku 2016 byl jednoznačně preferován severní obchvat Kuřimi. Lze citovat ze str. 85 odůvodnění 2, ZÚR JMK:

Návrh vybrané varianty: **D35-A varianta „Severní obchvat" – dále značena D35**

Odůvodnění:

Varianta „Severní obchvat" umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení obchvatu města, v kombinaci s R43 ve variantě Bystrcké (D1) pak pro regionální spojení Brno – Tišnov maximální účinnost s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřimí.

Atelier T-plan, s.r.o., srpen 2011 85

Je nutné prošetřit, jak je možné, že došlo k tomuto obratu 0 180 stupňů a zda to nesouvisí se střetem zájmů zpracovatele územní studie pro AZÚR, se systémovou podjatostí vzniklou politickými tlaky na krajském úřadě JMK či osobním lobbyismem některých funkcionářů.

129. v AZUR, v textové části zdůvodnění, je zcela opomenut fakt, že jižní obchvat Kuřimi je pupeční šňůrou spojen s trasou 43 v podobě Hitlerovy varianty.

Požadujeme do AZUR striktně tento fakt uvést, tedy že jižní obchvat Kuřimi není možné realizovat bez komunikace 43 Hitlerovou variantou. Realizace jižního obchvatu Kuřimi bez napojení na komunikaci 43 by mělo fatální dopad na severní část Brna a taktéž i na obyvatele jižní části Kuřimi.

Vyhodnocení připomínek

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl projektantem doporučen a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná se o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Řešení severního obchvatu Kuřimi značně zvyšuje riziko zachování tranzitu tzv. Tišnovského směru přes vlastní Kuřim, naopak řešení jižního obchvatu může přinést maximální potlačení tranzitu dopravy městem.

Zvolené řešení bylo odůvodněno viz odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Vhodnost jižního obchvatu Kuřimi byla prokázána v ÚS JMK.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita hodnocena.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování v bodech b) až e).

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor DS45 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.*

V bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

Poř. číslo	**130**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

130. Formulace v požadavcích na uspořádání a využití území v bodě 118a, bod a) *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na silnici I/43 v bystrcké stopě a kapacitní silnici Česká — Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih"* je neoprávněně směřována do řešení v ÚP Kuřim ÚP Moravské Knínice a ÚP Česká. Toto je problematika, kterou musí řešit a koordinovat ZÚR.

Formulace v požadavcích na uspořádání a využití území v bodě 118a, bod b) *„Vytvořit územní podmínky pro zkvalitnění navazující silniční infrastruktury a obsluhy území v severní části OB3 metropolitní rozvojové"* je neoprávněně směřována do řešení v ÚP obcí. Jedná se o krajskou silniční infrastrukturu, která musí být řešena v ZÚR.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 1 18a, bod a) *„Zpřesnit a vymezit koridor pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na přepravní funkci a požadované technické parametry"* je neoprávněně směřována do řešení v ÚP Kuřim. Jedná se o krajskou silniční infrastrukturu, která má být vymezována v ZÚR.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 118a, bod b) *„Zajistit územní koordinaci, prioritně s navrženou trasou silnice I/43 (DS40, DS41)*..." je neoprávněné směřována do řešení v ÚP Kuřim. Jedná se o krajskou silniční infrastrukturu, a tato musí být řešena v ZÚR.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 114b, bod c) *„Zpřesnit a vymezit koridor DS45 pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz"* je neoprávněně směřována do řešení v ÚP Kuřim. Jedná se o krajskou silniční infrastrukturu. Vymezování takového koridoru má probíhat v ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR v souladu s § 36 stavebního zákona stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

V souladu s tímto ustanovením stavebního zákona je v podrobnosti odpovídající ZÚR vymezen koridor pro jižní obchvat Kuřimi ozn. DS45 a plochy pro MÚK a jsou stanoveny úkoly pro územní plánování pro upřesnění koridoru.

Jižní obchvat Kuřimi je řešen v A1 ZÚR JMK jak požaduje podatel viz textová a grafická část.

Poř. číslo	**131**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

131. Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 114b, bod c) *„Zpřesnit a vymezit koridor DS45 pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz"* je zcela nerealistická, protože koridor jižního obchvatu Kuřimi sám o sobě by prakticky likvidoval místní krajinu.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 114b, bod c) *„Zpřesnit a vymezit koridor DS45 pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz"* opomíjí střet s Březovským vodovodem.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 114b, bod d) *„Zpřesnit a vymezit koridor DS45 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím"* je zcela nerealistická když tato komunikace by měla vést cca 125 m od obytné zástavby a vzhledem k terénu ještě na estakádě.

Formulace v úkolech pro územní plánování v bodě 114b, bod e) *„Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi"* je stejně vadná jako podobná formulace pro Troubsko, Bystrc a Kníničky. Nelze akceptovat, že *formulaci „**zajistit územní podmínky** pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus)"* **Zajištění územních podmínek je něco zcela jiného než *zajištění nadstandardních protihlukových opatření — viz správnější formulace pro Malhostovice – Drásov*.** Tento nesoulad musí být odstraněn a musí být použita formulace o **povinné realizaci *protihlukových opatření (překrytí, tunel, tubus), přitom toto musí být formulováno jako vykonatelný výrok (pro kompenzační opatření) a ne jako úkol pro jiné subjekty.***

Vyhodnocení připomínky

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. S ohledem na to je úkolem územního plánování vytvářet podmínky pro ochranu území. **Zajištění** nadstandartních protihlukových opatření je úkolem navazujících řízení.

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti příslušných opatření 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.

K uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

Poř. číslo	**132**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

132. Zkapacitnění stávající I/43 komunikace.

Požadujeme ponechat rezervu pro zkapacitnění stávající I/43 komunikace u Podlesí s ohledem na současnou intenzitu dopravy, tj. cca 25 tis. vozidel denně, protože zde dochází k překračovaní normy dané silniční komunikace. Po realizaci jakéhokoliv obchvatu Kuřimi bude v budoucnu intenzita dopravy na I/43 vždy kolem 20 tis. aut denně, a tímto by tedy byly vyřešeny současné i budoucí dopravní zácpy.

Vyhodnocení připomínky

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je vymezen koridor pro silnici I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad jako veřejně prospěšná stavba. Pro tento záměr se zároveň zpracovává podrobnější projektová dokumentace, která má za cíl odstranit současný nevyhovující stav tohoto úseku. Stávající stav je v současné době nevyhovující jak z hlediska kapacit, tak i z hlediska bezpečnosti silničního provozu (nenormové křižovatky, připojení území, kolize s pěším provozem včetně zastávek IDS, kolize s místním provozem). Projektová dokumentace prověřila a vyhodnotila situaci a silnici I/43, jejich výsledkem je homogenizace trasy v podobě dvoupruhové komunikace I. třídy se třemi mimoúrovňovými křižovatkami a omezeným přístupem (např. vyloučením místní dopravy a systému zastávek IDS na místní komunikační systém – tedy mimo silnici I. třídy).

Poř. číslo	**133**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

133. V rámci procesu připomínek byl spolkem Spokojené Díly, z.s. předán podklad pro efektivní a účinné řešení zakrytí komunikace I/43 u Podlesí. Tímto řešením by došlo k eliminaci negativních vlivů z dopravy u Podlesí, případně budoucí zástavby u Záhoří, jak je uvedeno v AZUR. Severní obchvat nepřináší kýžený efekt a stále zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy.

Požadujeme, aby toto řešení, tedy zakrytí komunikace I/43 u Podlesí při 4pruhovém řešení pro severní obchvat Kuřimi, bylo zaneseno do posuzování variant v procesu AZUR.

Vyhodnocení připomínky

A1 ZÚR JMK vymezuje koridor pro silnici I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad ozn. DS46.

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je vymezen koridor pro silnici I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad jako veřejně prospěšná stavba. Pro tento záměr se zároveň zpracovává podrobnější projektová dokumentace, která má za cíl odstranit současný nevyhovující stav tohoto úseku. Stávající stav je v současné době nevyhovující jak z hlediska kapacit, tak i z hlediska bezpečnosti silničního provozu (nenormové křižovatky, připojení území, kolize s pěším provozem včetně zastávek IDS, kolize s místním provozem). Projektová dokumentace prověřila

a vyhodnotila situaci a silnici I/43, jejich výsledkem je homogenizace trasy v podobě dvoupruhové komunikace I. třídy se třemi mimoúrovňovými křižovatkami a omezeným přístupem (např. vyloučením místní dopravy a systému zastávek IDS na místní komunikační systém – tedy mimo silnici I. třídy).

K požadavku podatele na zakrytí komunikace I/43 uvádíme, že v textové části návrhu A1 ZÚR JMK v bodě [50] v Úkolech pro územní plánování je v bodě d) úkol *Zpřesnit a vymezit koridor **DS46** s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy).*

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 základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví. V této fázi bude rozhodnuto o konkrétních technických opatřeních na základě předložené dokumentace stavby.

Poř. číslo	**134**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

134. V AZUR testové podobě odůvodnění bylo uvedeno následující:

…jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu…

Požadujeme uvést konkrétně, jaká vnitřní opatření se konkrétně uvažovala a jaký by měla konkrétně dopad na odvedení tranzitní dopravy ze středu Kuřimi. Dále požadujeme uvést, jak by tato konkrétní opatření ovlivnila, případně omezila místní dopravu v Kuřimi.

Vyhodnocení připomínky

Dodatečná opatření v případě severního obchvatu města Kuřim představují „umělá“ opatření, která mají znepříjemnit pohyb přes město z oblasti Tišnovska. Jde o dopravu, která Kuřim zatěžuje nejvíce. Jižní obchvat tak činí přirozenou cestou – tedy kratší a rychlejší, než je cesta přes město Kuřim. U severního obchvatu je tato „přirozená“ cesta mimo město delší (minimálně délkově), což může část tranzitující dopravy zachovávat v průjezdu městem. Případná dodatečná opatření mají především znepříjemnit, resp. prodloužit cestu přes Kuřim tak, aby i delší cesta obchvatem byla příznivější. Jedná se především o snižování rychlosti (např. až na 30km/hod), výstavba okružních křižovatek na trase tranzitní dopravy atd. Některá z těchto opatření (např. predikované snížení rychlosti) mohou mít omezující dopady na místní obyvatelstvo.

Poř. číslo	**135**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

135. V podkladech posuzování vlivu navrhované trasy na životní prostředí SEA, část A, je uvedeno následující v souvislosti s Jižním obchvatem Kuřimi:

Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí prověřit a případně zapracovat nadstandardní povrchová anebo podpovrchová technická opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení bude dle předpokladu nezbytná zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území města Kuřim (úsek od napojení na silnici II/386 (MÚK Česká) po křížení nové komunikace se silnicí III/3845 (MÚK Kuřim – jih).

Formulace „prověřit" nebo „případně zapracovat" jsou absurdní, pokud je dopad negativních vlivů na obyvatele znám a je tak zásadní.

Požadujeme, aby bylo zasláno k jednoznačnému vyjádření na dotčený orgán, tedy na Ministerstvo životního prostředí, že realizace tunelu je nutná, a takto se s tím pak dále pracovalo.

Vyhodnocení připomínky

Podatel cituje z dokumentace SEA kap. A.6.3.4. *Vymezení opatření z* navržených opatření k minimalizaci negativních kumulativních a synergických vlivů v oblasti ovzduší, hluku a veřejného zdraví.

Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. K záměru DS45 je uvedeno:

- Realizace koridoru DS45 je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí **je nutné uvažovat** i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení **je nutná** zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území města Kuřim (úsek od napojení na silnici II/386 (MÚK Česká) po křížení nové komunikace se silnicí III/3845 (MÚK Kuřim – jih)). Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru.

- *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.*

- *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování v bodech d) a e). Formulace v textové části týkající se technických opatření je jednoznačná.

Pro úplnost dodáváme, že Ministerstvo životního prostředí vydalo k návrhu koncepce Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK souhlasné Stanovisko SEA dne 31. ledna 2020.

Poř. číslo	**136**
Téma	**Doprava silniční – 43**

Text připomínky

136. V textovém odůvodnění AZUR je uvedeno pro oblast Kuřim následující:

…Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak, aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy….

Připomínkujeme fakt, že zmiňované ulice Dlouhá a Tleskačova jsou vzdáleny od plánovaného jižního obchvatu cca 300 metrů. v AZUR zcela chybí, jakým způsobem budou chráněni obyvatelé na ulicích Dušínova, Foglarova, Jestřábova, Rychlonožkova, a dále obyvatelé z aktuálně budované nové zástavby v oblasti Díly za Sv. Jánem. Zde vidíme zásadní chybu v AZUR, tedy že negativní vliv dopravy i na obyvatele těchto ulic, cca 100 rodinných domů, není zohledněno a řešeno.

Vyhodnocení připomínky

Podatel cituje z Odůvodnění A1 ZÚR JMK. V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je **ve výrokové části** u záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 uvedeno v Úkolech pro územní plánování v bodě d) *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** s cílem minimalizace **dopadů na obytnou zástavbu**, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím a v* bodě e) *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při **průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**.*

V A1 ZÚR JMK je tak zohledněno rovněž podatelem zmiňované území.

Poř. číslo	**137**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

137. K obchvatu Znojma

a) Požadujeme změnu ZÚR JMK a vymezení obchvatu Znojma mimo území města. Požadujeme znovu přehodnotit trasu znojemského obchvatu tak, aby se městu vyhnula. To znamená přijmout návrh Ing. Jiřího Kalčíka s jeho návrhem vzdálenější trasy.

Odůvodnění:

Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst. I nadále se požaduje vypuštění neúplného koridou pro průtah města Znojma. V ZUR se stále objevuje znojemský obchvat — přeložka I/38 — v podobě navržené v 70. letech minulého století. Tato trasa je v současné době naprosto nevyhovující, neboť zavádí dopravu do okrajových částí Znojma, vede v blízkosti NATURA 2000 a místního letiště.

b) Požadujeme snížit počet MÚK v obcích a přilehlých částech města, nejlépe vedením trasy obchvatu ve větší vzdálenosti od města. Požadujeme, aby byla tato situace odpovědným způsobem vyřešena. Požadujeme přepracovat suchohrdelskou křižovatku a navazující úsek

bez MÚK tak, aby co nejméně zasahoval do krajiny s dodržením všech parametrů silnice I. třídy.

Odůvodnění:

V Návrhu ZÚR jsou navrženy v rozporu s předpisy EU mimoúrovňové křižovatky ve vzdálenosti menší než požadovaných 5 km. Např. v návrhu III. stavby znojemského obchvatu jsou navrženy 3!!! (tři) MÚK na 3 (třech!!!) kilometrech, navíc v obci a nad pískovcovými vinnými sklepy.

Součástí III. stavby znojemského obchvatu má být i „čtyřproudá „odbočka" na Brno v úseku Dobšice — dyjská křižovatka. Ta má být řešena jako mimoúrovňová se dvěma kruhovými objezdy na každé straně. Směr Znojmo — Brno je zhruba dvojnásobně kapacitně vytížen než směr Jihlava Hatě. Nikdo se dosud nezabýval otázkou, jak toto řešení zkomplikuje plynulý příjezd z Brna do Znojma.

MÚK Suchohrdelská je oříšek sám o sobě, který nejen zohyzdí krajinu, ale především hrubým způsobem zasáhne do života obyvatel domů podél budoucí šest a půl metrů vysoké ochranné zdi. Už tato výška napovídá o předpokládané hrozbě všech negativních dopadů, které tato křižovatka vyprodukuje. Pokračováním stavbou IV bude zásah do krajiny a života obyvatel několikanásobně hrubě završen. v době mimořádného sucha je třeba chránit každou oblast se vzrostlými stromy a keři, a ne ji odsoudit k zániku jen proto, že se co nejkratší cestou musí spojit dvě silnice. Stejně tak na druhé straně v případě přívalového deště by veškerá ornice ze zahrad a pole plánovanou silnicí zcela zahltila, což se v minulosti již stalo v podobě sesuvů půdy do níže položených zahrad. Přitom by postačilo návaznost I/38 na silnici 11412 směr Brno od křižovatky pod Baumaxem vyřešit přemostěním a odbočovacími pruhy na obou stranách úseku. Předpokládáme, že toto řešení by nestálo 300 milionů, které jsou pro tuto stavbu plánovány.

Vyhodnocení připomínky

Záměr silnice I/38 včetně MÚK není předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Záměr vymezený v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Poř. číslo	**138**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

138. Požadujeme zrušit koridor D52 Mikulov – Pohořelice a D52/JT. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jihozápadní tangentu, a to i ve formě územní rezervy.

Odůvodnění:

Tyto koridory by zavlékaly tranzitní těžkou nákladní (kamionovou) dopravu do Brna i brněnské aglomerace, což pokládáme za nepřípustné.

Vyhodnocení připomínky

Záměry dálnice D52 a D52/JT nejsou předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41). Tato výsledná varianta jihozápadní tangentu nevymezuje.

Poř. číslo	**139**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

139. Dalo by se v rámci Zásad územního rozvoje, či nějak jinak, naplánovat a zajistit, aby byl sjezd z dálnice D1 na 203 km rozšířen o možnost sjezdu a nájezdu směrem od Prahy a na Prahu. Mám za to, že by to velmi pomohlo dopravě v městě Brně, obslužnosti částí Vinohrady, Podolí, Židenice, a snížení dopravní zátěže ve Slatině. Dále i obce Šlapanice, Bedřichovice, Podolí, by byly lépe dostupné. Díval jsem se na to, a šlo by využít i stávající síť, například sjezd z Prahy svést na silnici 403.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR JMK 2016 vymezují koridor ozn. DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb. V návrhu A1 ZÚR JMK navazuje na tento záměr navrhovaný koridor ozn. DS42 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK. V souvislosti s tímto záměrem je navržena přestavba MÚK Brno – východ. Současně je v řešeném území navržen obchvat Brno, Slatina ozn. DS33.

Navržené dopravní řešení představuje komplexní úpravu dopravního systému v širším území s detailním dopadem na oblast Slatiny a Šlapanic, přičemž obchvat Slatiny slouží především k odvedení tranzitujících vztahů mimo zastavěná území. Proto tranzitní doprava není ve směru od Prahy dovedena až na křižovatku na km 203, ale prostřednictvím MÚK Černovická terasa a nového vedení silnice II/430 je směrována mimo prostor Šlapanic a Slatiny do potřebných směrů. Ve směru od Vyškova na Prahu zůstává řešení nezměněné, ve směru od Brna po silnici I/50 či silnici II/430 je možno pokračovat jak na Vyškov, tak prostřednictvím nově navrženého úseku silnice II/430 a MÚK Černovická terasa také na Prahu.

Dopravní řešení oblasti D1 – východ bylo navrženo v součinnosti s dotčeným orgánem, tj. Ministerstvem dopravy, jako investorem stavby.

Poř. číslo	**140**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

140. Navržené řešení obchvatu Slatiny se soustředilo na odvedení tranzitní dopravy mimo Slatinu. Navržené řešení neumožňuje udržitelný rozvoj území Šlapanic a okolí. Návrh řešení v oblasti silniční dopravy DS 33 – obchvat Slatiny, v souvislosti s politickým rozhodnutím zastupitelstva Jihomoravského kraje a výběru varianty III/1, se věnuje především řešení dopravních problémů Slatiny a současného tranzitu Slatinou. Z hlediska dopravní dostupnosti a zkvalitňování dopravní infrastruktury mají být posilovány vazby mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení. Občané Šlapanic a jejich okolí denně využívají silnici 15286 (Šlapanice-Slatina) k individuální i hromadné trolejbusové dopravě do Brna a zpět. Pro ně navržená varianta III/1 nepředstavuje zlepšení dostupnosti Brna. Toto řešení prakticky limituje udržitelný rozvoj území Šlapanicka, naopak navržený obchvat vytváří novou bariéru a s vysokou pravděpodobností bude způsobovat pravidelné stavy dopravní nouze s prodlužováním jízdní doby a zvyšováním emisí. Varianta III/1 vytváří dopravní bariéry (křížení hlavní a vedlejší cesty), které mají potenciál významně zhoršit dopravní zácpy. Jestliže v těchto situacích má

individuální cestující možnost, sice za cenu velkého diskomfortu a zvýšených nákladů (a také emisí), vyhnout se vzniklé zácpě, cestující v hromadné dopravě (trolejbus) je v neřešitelné situaci. V případech, kdy bude obchvat využíván jako objízdná trasa při neprůjezdné D1, se Šlapanice stanou z/do Brna nedostupné pro běžnou individuální a hromadnou dopravu i pro vozidla Integrovaného záchranného systému. Z výše uvedených důvodů máme k Aktualizaci č. 1 ZUR JMK následující připomínky: Do doby, než bude zpracována a vyhodnocena podrobnější plánovaná územní studie "Jihovýchod", by Aktualizace č.1 ZUR JMK měla:

1. navrhnout a vymezit dodatečné plochy pro možné umístění okružních křižovatek na křížení silnice 15286 Šlapanice – Slatina s navrženým obchvatem Slatiny (viz příloha 1);
2. specifikovat MUK Podolí na silnici č. 50 – Ostravská jako obousměrnou, aby došlo k odklonění části dopravy ze silnice 430 na silnici č.50 – Ostravská ještě před Slatinou a snížilo se dopravní zatížení již dnes kapacitně nedostatečné okružní křižovatky ve Slatině (Hviezdoslavova, Bedřichovická, Holzova). Současně se sníží počet vozidel, která dnes využívají tuto křižovatku pro následný nájezd na Ostravskou (č.50) a vzhledem k úrovňovému křížení dochází při nájezdu k častým kolizím;
3. požadovat ve studii Jihovýchod posouzení dvou souběžných jednosměrných komunikací s D1 mezi současným sjezdem z D1 ve Slatině a přemostěním D1 mezi Šlapanicemi a Slatinou. Nabízí se varianta "prodloužení" sdružené dálniční křižovatky Černovická terasa – Slatina až po křížení se silnicí 15286 Šlapanice – Slatina. Došlo by tak k rozdělení dopravních směrů ještě před Slatinou. Studie Jihovýchod může vyhodnotit dopravní účinnost sdružené křižovatky Černovická terasa – Slatina při dvou variantách napojení na obchvat Slatiny. Rozhodnutí pro variantě III/1 by nemělo bránit, aby podrobnější územní studie "Jihovýchod" posoudila i tuto variantu. Je to kombinace variant III/1 a III/2.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR JMK 2016 vymezují koridor ozn. DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb. V návrhu A1 ZÚR JMK navazuje na tento záměr navrhovaný koridor ozn. DS42 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK. V souvislosti s tímto záměrem je v návrhu A1 ZÚR JMK navržena přestavba MÚK Brno – východ a nově řešen obchvat Brno, Slatina ozn. DS33.

Navržené dopravní řešení představuje komplexní úpravu dopravního systému v širším území s detailním dopadem na oblast Slatiny a Šlapanic, přičemž obchvat Slatiny **slouží především k odvedení tranzitujících vztahů mimo zastavěná území Slatiny a okolních sídel**. Tranzitní doprava je ve směru od Prahy nově prostřednictvím MÚK Černovická terasa a nového vedení silnice II/430 směrována mimo prostor Šlapanic a Slatiny do potřebných směrů. Ve směru od Vyškova do Brna zůstává řešení nezměněné, po kapacitní silnici I/50, rovněž mimo zastavěné území nebo po silnici II/430 s tím, že část dopravy může pokračovat po stávající II/430, část může po novém vedení II/430 směřovat na MÚK Černovická terasa. Ve směru od Brna po silnici I/50 či silnici II/430 je možno pokračovat jak na Vyškov, tak prostřednictvím nově navrženého úseku silnice II/430 a MÚK Černovická terasa také na Prahu nebo směrem k letišti, všechny směry vedou maximálně možně mimo zastavěná území. Řešením prověřeným v ÚS JMK je silniční doprava co nejvíce rozmělňována a odváděna mimo zastavěná území.

Záměr **DS33 Brno, Slatina, obchvat** byl v rámci společného jednání prověřován ve variantách

- DS33-A II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta jihovýchodní;
- DS33-B II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta severovýchodní;
- DS33-C II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta jihozápadní;
- DS33-D II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta severozápadní.

Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána DS33-A, tj. jihovýchodní s novou MÚK Podolí, ostatní varianty byly vypuštěny. Dle odůvodnění A1 ZÚR JMK navržené dopravní řešení představuje komplexní úpravu dopravního systému v širším území s detailním dopadem na oblast Slatiny a Šlapanic, včetně napojení na Letiště Brno Tuřany. Primárním úkolem je odvedení tranzitní dopravy z krajské komunikační sítě mimo urbanizovanou část Slatiny, a to jak z pohledu napojení regionu na město Brno, tak z pohledu připojení letiště na vyšší komunikační systém. Řešení DS33-A propojilo silnici I/50 (Ostravskou radiálu) přes silnice II/430 a III/15286 až po MÚK Černovická terasa (D1 × III/15289). Tímto by došlo k možnosti „uzavření" Slatiny před tranzitující dopravou. Dle prověření v ÚS JMK by „přesmyknutí" komunikace přes těleso dálnice D1 a oddělení dvou křižovatek na stávající silnici III/15286 umožnilo maximální potlačení vztahu do Slatiny. U severní části bylo počítáno s novým propojením silnice II/430 a silnice I/50 (dle ÚS JMK poloviční MÚK Podolí), jižní část byla výhodně trasována až za dálnicí D1 ve směru od zástavby Slatiny. Systém má odlehčit dnešní křižovatce na silnici II/430 (Hviezdoslavova/Bedřichovická), polovina dopravních pohybů z města Brna směrem k MÚK Černovická terasa (směrem na letiště) bude realizována právě až na vzdálenější nové křižovatce (MÚK Podolí).

K dílčí připomínce 1

Požadavek na vymezení plochy pro možné umístění okružních křižovatek, na křížení silnice 15286 Šlapanice – Slatina s navrženým obchvatem Slatiny, nelze řešit v rámci A1 ZÚR JMK. ZÚR JMK vymezují plochy a koridory pro dopravu a obecně stanovují podmínky pro jejich využití, v rámci své podrobnosti nemají za úkol navrhovat tvary křižovat, toto řeší podrobnější územně plánovací dokumentace či podklad (územní studie) nebo až dokumentace pro územní rozhodnutí záměru. 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,* předurčení řešení křižovatek už není podrobnost ZÚR. Obchvat má vymezen v A1 ZÚR JMK koridor šířky 150-280 m, velké okružní křižovatky mají poloměry sotva poloviční, takže je lze realizovat v rámci navrženého koridoru bez dalších úprav ZÚR JMK, pokud to technické parametry v území umožní.

K dílčí připomínce 2

Dle projektantů ÚS JMK na řešení popisované v ÚS JMK dostačuje „poloviční MÚK Podolí". Návrh A1 ZÚR JMK však neupřesňuje technické řešení komunikací, ale vymezuje plochy a koridory pro dopravu. V grafické části návrhu A1 ZÚR JMK je na silnici I/50 vymezena mimoúrovňová křižovatka MÚK Podolí a dopravní plocha, ve které se stavba křižovatky má realizovat. Ve výroku je pro DS33 upřesněno, že plocha pro MÚK Podolí (I/50) je kruh o poloměru 250 m a není přímo stanoveno, že MÚK Podolí bude v polovičním profilu. Pouze v odůvodnění se odkazuje na ÚS JMK, která prověřovala řešení s návrhem polovičního profilu, nikde v ZÚR JMK však není stanovena podmínka, že MÚK Podolí bude vybudována v polovičním profilu. Ve výsledku může být MÚK i plnohodnotná, pokud to technické parametry v území umožní.

K dílčí připomínce 3

Požadavek, aby v územní studii "Jihovýchod" byla posouzena varianta napojení obchvatu Slatiny na sdruženou dálniční křižovatku Černovická terasa dvěma souběžně s D1 vedenými jednosměrnými komunikacemi v úseku od silnice 15286 Šlapanice-Slatina (kombinace variant III/1 a III/2 ze společného jednání o A1 ZÚR JMK) je neopodstatněný. Pro výše uvedenou podmínku není žádný důvod, ostatně ani připomínka žádné důvody pro takové řešení neuvádí. Dodáváme, že návrh A1 ZÚR JMK nově vymezuje v jihovýchodním kvadrantu OB3 metropolitní rozvojové oblasti plochu, ve které je uloženo prověření změn využití územní studií – územní studie Jihovýchod. Jedná se o kvadrant omezený D2 MUK Chrlice jih – Sokolnice – Slavkov – Rousínov – Pozořice – MÚK D1xBrno východ – MÚK D1xD2. Cílem územní studie je v návaznosti na návrh nadřazené silniční a dálniční sítě a na předpokládaný rozvoj obcí v jihovýchodním kvadrantu brněnské aglomerace **posoudit varianty obsluhy území silniční sítí,** mimo jiné i **propojení Šlapanice – obchvat Slatiny – letiště.** Z výše

uvedeného je zřejmé, že dopravní obsluha v prostoru Šlapanice – Brno, Slatina se bude dále prověřovat, a to na základě zpracování podrobnějšího podkladu, který může přinést úpravu obsluhy území a bude prověřovat dle podnětů vzešlých z jednotlivých obcí i dosud opomíjená řešení.

Na závěr je potřeba uvést, že dopravní řešení oblasti D1 – východ bylo navrženo v součinnosti s dotčenými orgány, tj. Ministerstvem dopravy a KrÚ JMK, odborem dopravy.

Poř. číslo	**141**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

141. V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 161, Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Návrh řešení vychází z ÚS JMK, **kde byl prokázán pozitivní přínos systému složeného z MÚK Moravanská a severního obchvatu Modřic**, **který má větší dopad na okolní komunikační síť**.“ Trvá-li pořizovatel na tvrzení, že ÚS JMK PROKÁZALA pozitivní přínos, požaduji uvedení, jakou metodou, po srovnání kterých variant a kde konkrétně jsou tyto informace v textu ÚS JMK obsaženy.

Odůvodnění:

Tuto připomínku jsem podával již ke společnému jednání. Jelikož ale nebyla věcně zodpovězena a vyskytly se nové informace (byly zveřejněny oponentní posudky ÚS JMK) podávám připomínku opakovaně a požaduji její **náležité vyhodnocení**.

- ÚS JMK **neprokázala** pozitivní přínos systému složeného z MÚK Moravanská a severního obchvatu Modřic. Něco prokázat znamená stanovit podmínky, zvážit varianty a uvedené závěry vyhodnotit a zdůvodnit. Z pohledu právního řádu musí být každé rozhodnutí správního orgánu přezkoumatelné (musí obsahovat zdůvodnění). Územní studie však žádné přezkoumatelné zdůvodnění potřeby záměru DS52 neobsahuje. Studie zařadila záměr mezi invariantní prvky a pouze konstatovala (NEPROKÁZALA), že má pozitivní dopad a to bez přezkoumatelného zdůvodnění. Není tedy pravda, že by ÚS pozitivní přínos nějak prokázala.
- Studie tvoří podklad pro A1 ZUR. Ovšem právní odpovědnost za A1 ZUR nese pořizovatel aktualizace, nikoli autor studie. Pokud studie žádné zdůvodnění potřeby záměru neprokázala, musí si být pořizovatel aktualizace vědom, že nestačí pouhé odkázání se na tuto ÚS. Prokázání potřeby záměru je nutnou podmínkou pro vymezení koridoru!
- Ve vypořádání připomínky ke společnému jednání je uvedeno krátké zdůvodnění přínosu záměru DS52. Ovšem zdůvodnění není komplexní, zaměřuje se pouze na lokální přínos a zamlčuje další významné negativní vlivy. Zdůvodnění není převzato z ÚS, je sepsáno ad hoc. Platí tedy stále, že ÚS přínos neprokázala.

Vyhodnocení připomínky

Úvodem je k vypořádání připomínky třeba uvést, že autor připomínky se zabývá pouze návrhem obchvatu Modřic, který logicky ve své trase pro okolní území zlepšení nepřináší. Ale to návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK také netvrdí. Účelem obchvatu, jak je podrobněji uvedeno níže, je odvedení dopravy z průtahu Modřic, zde jsou přínosy obchvatu evidentní.

Územní studie v bodu B.3.1. *Principy návrhu variant* konstatuje, že navržené varianty dálniční a silniční sítě se skládají z prvků dálniční a silniční sítě nulových stavů, invariantních návrhových prvků a kombinace variant návrhových prvků. Základem všech variant je existující dálniční a silniční síť, tzn. síť nulových stavů. Návrhové prvky byly prověřeny projektantem územní studie. **Záměry, na jejichž umístění „panuje shoda“ vyplývající z jejich dřívějšího prověření v rámci platné projektové**

dokumentace záměru, v rámci povolení stavby nebo v rámci územně plánovací dokumentace, byly zařazeny mezi invariantní návrhové prvky. Jedná se o záměry, které jsou významné pro zajištění funkčnosti dálniční a silniční sítě.

Stávající silnice III/15278 zajišťuje propojení jižní části města Brna s širší aglomerací jižně krajského města (Modřice, Želešice) a plní funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská. Nezpochybnitelně se jedná o propojení nadmístního významu, proto je řešena v ZÚR JMK. Záměr severního obchvatu Modřic vychází z požadavku obsaženého v Generelu krajských silnic Jihomoravského kraje, koridor pro řešení záměru je stabilizován v Územním plánu města Brna i v Územním plánu Modřice. **Zásadním požadavkem v dotčeném území je potřebnost odvedení dopravy mimo zastavěná území obcí (neboť stávající silnice III/15278 prochází v celém svém průběhu zastavěným územím).** S ohledem na výše uvedené skutečnosti projektant územní studie vyhodnotil záměr silnice I/52 - MÚK Moravanská včetně obchvatu Modřic jako nezbytnou součást řešení dopravy v prostoru jižně od Brna a zahrnul jej mezi návrhové prvky, které z důvodu jejich stabilizace v územních plánech nebudou variantně prověřovány. Toto vyhodnocení potřebnosti záměru v území na základě všech dostupných podkladů a údajů o území je možno považovat za prověření potřeby záměru ve smyslu § 36 odst. 1stavebního zákona. Na základě výše uvedeného vyhodnocení nelze tvrdit, že potřeba územní rezervy RDS33 nebyla v územní studii prověřována.

U záměru RDS33 byla prověřena v územní studii jeho potřeba, v návrhu A1 ZÚR JMK jsou stanoveny parametry záměru a plošné nároky ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona.

Pokud se týká věcného řešení a jeho odůvodnění, je popsáno v odůvodnění návrhu A1 ZÚR JMK. Je zde uvedeno, že z výsledku dopravně inženýrské prognózy pro rok 2035 je patrné, že atraktivita dopravy ze směru od Brna po ulici Modřická / Masarykova zůstává co se týče dopravní intenzity stejná jako v roce 2020. Z tohoto výsledku lze odvodit, že poptávka v severní lokalitě Modřic je natolik silná, že tato intenzita bude stále na přibližně stejné úrovni. To je způsobeno stávajícími potřebami obsluhy území zejména funkce bydlení a dále průmyslu a služeb. Jednoznačný pozitivní dopad však realizace severního obchvatu přináší v napojení Modřic z jihu, a to po ulici nám. Svobody, tedy v úseku sil. III/15278 od křižovatky se sil. II/152 až po křižovatku s ulicí Husovou.

Právě tento úsek lze považovat z hlediska pozitivního efektu zklidnění průtahové silnice, vedoucí hustě zastavěnou částí rodinných domů, za jednoznačně přínosný. V tomto případě hovoříme o cca ½ poklesu dopravní intenzity oproti stavu. Dalším aspektem pro vybudování obchvatu je i nárůst dopravy, který bude generovat nejenom samotné propojení silnic III. tříd přes I/52 v podobě mimoúrovňové křižovatky MÚK Moravanská, který je strategickým bodem pro další rozvoj území podél sil. I/52, ale rovněž rozvoj území na katastru Přízřenic a celková urbanizace území dle územně plánovací dokumentace s výhledem na rok 2035, se kterým již prognóza orientačně počítá. Dopravní model pro rok 2035 prokázal, že cca za 15 let nedojde k navýšení dopravy na průtahu Modřicemi, v rámci celkové proměny dopravní sítě ve vazbě na urbánní rozvoj území však dojde k redistribuci dopravních proudů, průtahová a obchvatová komunikace od severu přenese cca polovinu z 12 tis. voz. / den (RPDI).

Poř. číslo	**142**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

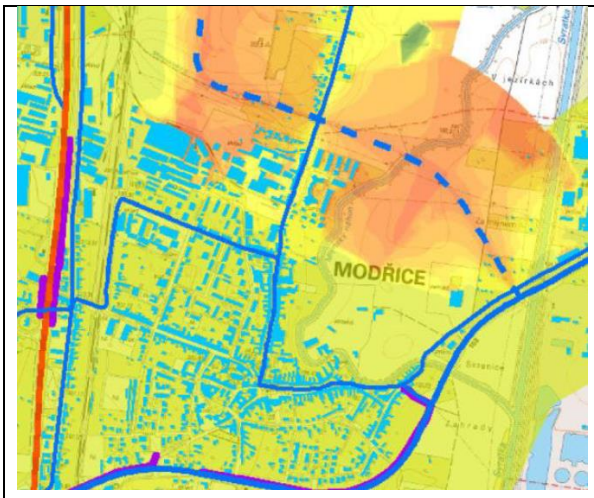
142. V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 162, Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52), bylo doplněno zdůvodnění záměru DS52. Toto zdůvodnění je totožné s vypořádáním připomínky veřejnosti č. 44 ze společného jednání A1 ZUR. **Zdůvodnění ale není komplexní, objektivní a přezkoumatelné**! **Požaduji přepracování zdůvodnění v** kontextu širší dopravní sítě nadmístního významu tak, jak byl záměr sledován v ZUR v rámci územní rezervy RDS33,

zdůvodnění potřebnosti silnice a objektivní uvedení všech aspektů případné realizace záměru s uvedením **jasných faktů a podkladů tak, aby bylo přezkoumatelné**.

Odůvodnění:

ZUR z roku 2016 vymezují územní rezervu RDS33 pro obchvat Modřic. Ve Vyhodnocení připomínek pořizovatel zdůraznil, že se jedná o silnici nadmístního významu (připomínka veřejnosti č. 176), dále uvádí, že bude sloužit k napojení celé oblasti jižně od Brna na VMO v Brně mimo průjezd obydleným územím (Chrlice, Holásky, Modřice) (připomínka veřejnosti č.177). ZUR 2016 dále uvádí, že záměr plní funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská. Vypořádání připomínky veřejnosti č. 179 slibuje, že potřeba RDS33 bude dále prověřována, … záměr nepochybně tvoří alternativu nejen k ul. Vídeňské, ale i průjezdu Holásek a Chrlic pro dopravu nevyužívající D2.

- V odůvodnění zcela chybí uvedení dopadu na širší komunikační síť (např. jak mnoho uleví přetížené ulici Vídeňské a v kterém konkrétním úseku; jak mnoho uleví průjezdu Holásek a Chrlic atd.). Místo toho se zdůvodnění omezilo pouze na část lokálního úseku silnice v Modřicích, kde lze poukázat na případný pozitivní dopad. Přitom zamlčuje řadu negativních dopadů realizace záměru.
- ZUR 2016 slibovala řádné prověření potřebnosti. Místo toho ÚS JMK stanovila záměr jako invariantní a vůbec nevyhodnotila jeho potřebnost.
- Zdůvodnění není přezkoumatelné, je formulované vágně. Např. odkazuje se na výsledky dopravně inženýrské prognózy v ÚS JMK pro rok 2035. Tato studie ale obsahuje řadu variant dopravní sítě. Je tedy nezbytné uvést jaké varianty byly porovnány, jakou metodou a jaký výsledek byl získán. Měl-li záměr odlehčit přetížené ulici Vídeňské, předpokládám, že mnohem zásadnější vliv na odlehčení by měla realizace JZT. Ta však byla vyhodnocena jako nepotřebná.
- Odůvodnění uvádí jen jeden pozitivní přínos. Opomíjí ale zásadní zhoršení kvality bydlení a negativní vliv na lidské zdraví (hlučnost, prašnost a emise), které záměr vyvolá v severní části města Modřice, neboť přivádí dopravu do těsné blízkosti hustě obydlené části města Modřice. Zdůvodnění uvádí pozitivní přínos v úseku od křížení II/152 s III/15278 po křižovatku s ulicí Husovou. Pohledem do mapy má tedy významný pozitivní lokální význam pro necelých 100 RD kolem tohoto úseku, ale zásadně negativně ovlivní situaci v ulicích Žižkova, Severní, Přízřenická a Modřická. Odhadem se jedná o cca více než 30 RD a 200 BJ. Po seznámení s vyhledávací studií „Studie III/15278 Modřice“ (PKOSSENDORF, 2019) lze očekávat nutnost demolice nejméně jednoho objektu pro rodinnou rekreaci při Moravanském potoku (trasa protíná několik pozemků v zastavěné části města Modřice), dojde k přerušení silnice 15279 pro automobilovou dopravu a to tělesem obchvatu. Dojde k navýšení dopravy průtahu Přízřenicemi (ulice Modřická a Zelná). Dále obchvat značně znehodnotí rekreační oblast vodní nádrž Masarykova. Tedy výčet negativ je značný. Přikládám ukázku rozdílové mapy hlukového zatížení severní části Modřic hlukem ve variantě S93noc (nejbližší varianta stávajícím posuzovaným, ostatní jsou prakticky stejné).



Vyhodnocení připomínky

Odůvodnění záměru je komplexní, pro odůvodnění je zčásti využito vypořádání připomínky č. 44 ke společnému jednání o A1 ZÚR JMK, které považujeme za dostatečné. Ke konkrétním požadavkům uvedeným v odůvodnění připomínky č. 2 uvádíme, že prověření potřebnosti záměru je vysvětleno ve výše uvedeném Vyhodnocení připomínky č. 1, podrobněji byla realizovatelnost záměru prověřena ve vyhledávací studii pořizované odborem dopravy KrÚ JMK "Studie III/15278 Modřice", PK OSSENDORF, 2019. Pokud se týká dopadu záměru na širší komunikační síť, je zřejmý z výsledků dopravně inženýrské prognózy v ÚS JMK pro rok 2035. S ohledem na složitost a obsáhlost území je zřejmé, že dopravní modelování v rámci takového území jako je JMK není zpracováno a definováno v takovém detailu, aby umožnilo vkládání konkrétních odporů (zklidňovacích prvků), které by pomohly přinutit dopravní proud více využívat obchvatové komunikace. Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě pro potřeby ZÚR JMK, které jsou východiskem pro hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídla či v jejich blízkosti.

Pokud se týká uváděných negativních vlivů záměru, jsou tyto vyhodnoceny v části *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území, Příloha 2a: Hodnotící tabulky upravených a nově vymezených ploch a koridorů.* Zde jsou vyhodnoceny zjištěné negativní vlivy a jsou stanovena navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů v podrobnosti náležející ZÚR podle stavebního zákona. 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,* připomínkou č. 2 uváděné negativní vlivy není možné řešit v podrobnosti ZÚR JMK, ale až v podrobnější územně plánovací dokumentaci nebo v dokumentaci pro povolování realizace záměru.

Poř. číslo	**143**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

143. V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 161, Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52),

požaduji vypuštění textu „V rámci poslední vyhledávací „Studie III/15278 Modřice“ (PKOSSENDORF, 2019), byla potvrzena dosud sledovaná trasa obchvatu (dosavadní koridor RDS33). Ve studii byla na území mezi ramenem Svratky (Mlýnský náhon) a mostu II/152 přes řeku Svratku silnice navržena tak, že může tvořit zároveň protipovodňovou hráz v rámci samostatného projektu „Modřice – protipovodňová opatření“ a řešení bylo současně zkoordinováno s Generelem odvodnění města Brna. Podrobné řešení protipovodňových opatření a jejich koordinace s vedením plánovaného obchvatu Modřic bude součástí dalších navazujících dokumentací“.

Odůvodnění:

Tvrzení, že vyhledávací studie potvrdila dosud sledovanou trasu ZUR je absurdní. Uvedenou studii pořídil Odbor dopravy JMK, který spadá pod Ministerstvo dopravy. Dle metodiky Ministerstva dopravy (Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, 2017) spadají studie do fáze přípravy stavby. Úkolem vyhledávací studie je „umístění stavby, tj. vyhledání vhodné (všeobecně přijatelné) polohy trasy pozemní komunikace požadovaných parametrů, včetně umístění odpočívek a zařízení pro výkon údržby;“. Pominu-li, že zmíněná studie neodpovídá v řadě bodů požadavkům směrnice, vznikla zde studie primárně určená jako jeden z výchozích podkladů pro realizaci stavby a to dříve, než skončil proces schvalování A1 ZUR, která převádí územní rezervu RDS33 na koridor DS52. Studie ale nesplňuje zákonné požadavky Stavebního zákona pro potřeby územního plánování (§25 a §30 Stavebního zákona). Přitom při převodu z územní rezervy na koridor musí být prověřena „potřeba a plošné nároky“ koridoru (§36 Stavebního zákona). Jakým způsobem pořizovatel prověřil **potřebnost a plošné nároky koridoru**, když citovanou studii není možné použít (§25 SZ)? Vyhotovení vyhledávací studie je přeci vhodná až po vymezení koridoru (schválení A1 ZUR).

Jak absurdní situace nastala, lze dokázat na výsledcích vyhledávací studie a požadavcích A1 ZUR, která stanoví v bodě (125b) v úkolech pro územní plánování bod d) následující: „Zpřesnit a vymezit koridor DS52 s cílem **minimalizace dopadů na obytnou zástavbu**, s ohledem **na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a** na **snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění)**, s ohledem na **zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění)**. Zajistit územní podmínky pro **zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím**“.

V kontrastu s těmito požadavky vyhledávací studie přiblížila trasu co nejvíce obytným domům (v mezích vymezení územní rezervy, viz. zápis z Výrobního výboru ze dne 25.7.2019. str. 3 a to z důvodu, aby trasa byla co nejvíce odkloněna od rybníka), silnice byla umístěna na těleso protipovodňové hráze (v místech, kde míjí obytné domy je výška tělesa nad stávajícím terénem výše než 4,5 m, viz. výkres B.6 studie, aby se hluk šířil co nejdále). Návrh neobsahuje žádná protihluková opatření (snad budou umístěny kolem silnice, aby umocnily pohledové působení komunikace alespoň do výše 6 m, ačkoli profil tělesa s nimi nepočítá). Jako bonus místní občané získají přerušení silnice III/15281, která v případě problémů tvoří alternativní spojení k silnici II/152. Skutečně budete překvapeni, až majitelé dotčených nemovitostí podají žalobu?

Vyhodnocení připomínky

Studii obchvatu, která sloužila jako podklad pro potvrzení koridoru a změnu územní rezervy na návrhový koridor v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, pořídil Jihomoravský kraj, který nijak "nespadá" pod Ministerstvo dopravy. V opačném případě by šlo o protiústavní zásah do práva kraje na samosprávu. Ostatně samotná *Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací*, 2017, na kterou podatel odkazuje, uvádí (cit)

*Směrnice se všeobecně vztahuje na dokumentaci staveb pozemních komunikací v **působnosti MD** .... Pro silnice II. a III. tříd, místní komunikace a účelové komunikace je tato směrnice metodickým pokynem, pokud není požadavek na její respektování uveden ve smluvních dokumentech. **Míra uplatnění záleží na požadavcích příslušného orgánu kraje** a obce ....*

Uvedená studie také nebyla zadána jako územně plánovací podklad (§ 25 a § 30) a také to o sobě netvrdí ani to neuvádí návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podmínkou uvedení záměru do ZÚR JMK není jeho předchozí prověření územně plánovacím podkladem, i když záměr obchvatu je v územně analytických podkladech uváděn. Nemožnost prověření plošných nároků předmětnou studií je tedy podatelova konstrukce bez opory v zákonech.

Podatelem napadaná studie nepřerušuje stávající silnici III/15281, ale tvoří s ní okružní křižovatku, takže zde podatel, který má studii k dispozici, již vyloženě překrucuje skutečnosti.

Pokud bude obchvat vyžadovat realizaci protihlukových opatření, budou v dalších stupních dokumentace patřičně navržena, to není podrobnost vyhledávací studie ani ZÚR JMK.

Ke zpracování studie bylo přizváváno město Modřice, které zvážilo přínosy a nevýhody pro municipalitu jako celek a navržené řešení akceptovalo.

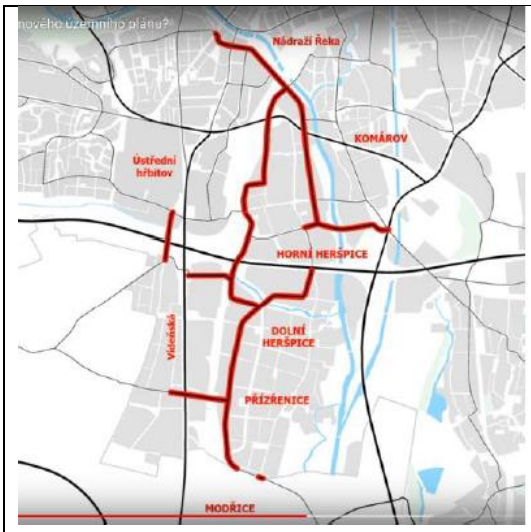
K dotazu, jakým způsobem pořizovatel prověřil potřebnost a plošné nároky koridoru, uvádíme, že vyhodnocení potřebnosti záměru v území je provedeno ve vypořádání připomínky č. 1 – viz výše. Zpracovaná vyhledávací studie "Studie III/15278 Modřice" hledala optimální trasu potřebného záměru v území. Nalezená trasa slouží projektantům ZÚR JMK pro upřesnění optimálního koridoru v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro záměr obchvatu Modřic, pro který byla v platné ZÚR JMK vymezena pouze územní rezerva RDS33.

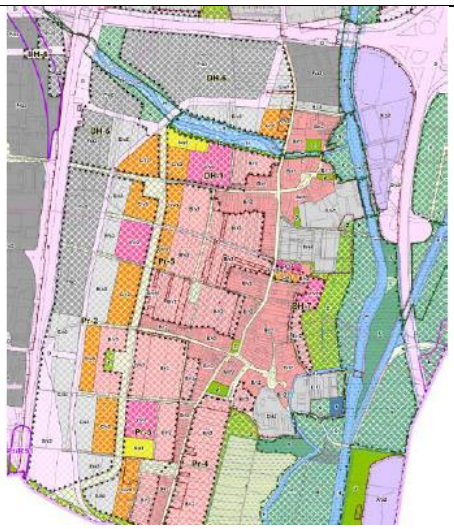
Poř. číslo	**144**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

144. V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 162, Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52), požaduji upřesnění textu „*Dalším aspektem pro vybudování obchvatu je i nárůst dopravy, který bude generovat nejenom samotné propojení silnic III. tříd přes I/52 v podobě mimoúrovňové křižovatky MÚK Moravanská, který je strategickým bodem pro další rozvoj území podél sil. I/52, ale i rozvoj území na katastru Přízřenic a celkové urbanizaci území dle územně plánovací dokumentace s výhledem na rok 2035, se kterým již prognóza počítá.*" Konkrétně kterých ploch rozvoje se text týká, který dokument (prognóza) s nimi počítá a jak velkou dopravní zátěž dané plochy vyvolají. **Požaduji zahrnutí dopravy vyvolané Novým územním plánem Brna do prognóz dopravních toků**.

Odůvodnění připomínky: Souběžně s A1 ZUR probíhá projednání Nového územního plánu města Brna. Ten pro jižní část města navrhuje novou komunikační síť, viz. obr, a ve videoprezentaci uvádí následující informace: „Rozsáhlé rozvojové plochy v jižní části města generují potřebu rozsáhlé sítě nových komunikací od nového nádraží u řeky až k Modřicím, kde se již dostáváme mimo správní území města a tím i platnost jeho územního plánu. Nové komunikace zároveň odlehčí některým ulicím. Jde o Kšírovu, Sokolovu, Havránkovu a Zelnou. Navrženo je také propojení Ořechovské a Bohunické pro možnost jízdy např. MHD mimo průplety na křižovatce D1 a Vídeňské."





Z uvedených obrázků je patrné, že město Brno počítá s využitím záměru DS52 jako páteřní sběrné komunikace pro novou čtvrt v Přízřenicích a nové plochy výroby a služeb umístěné kolem západní a severní části území. Dle dostupných informací má nová čtvrt v Přízřenicích nabídnout bydlení pro 15 000 – 20 000 osob, a plochy průmyslu, výroby a služeb cca 12 000 pracovních míst. Skutečně Vámi předkládané prognózy počítají s tímto dopravním zatížením?

Vyhodnocení připomínky

V odůvodnění záměru DS52 je konstatován pouze obecný předpoklad dalšího rozvoje v oblasti Přízřenic, nový Územní plán města Brna (ÚPmB) je ve fázi návrhu pro veřejné projednání a nelze s určitostí potvrdit rozsah rozvojových ploch. Metodika ÚS JMK k modelování dopravy uvádí, že *dopravní modelování na základě nejnovějších poznatků o současném stavu automobilové dopravy na území Jihomoravského kraje ukazuje vliv realizace jednotlivých uvažovaných silničních staveb. Při stanovení mezivjezdových vztahů v roce 2035 se zohlednil rozdílný předpokládaný růst v rámci Jihomoravského kraje vzhledem k velikosti sídla i jeho vzdálenosti od krajského města, jak umožňují nové TP 225. Při uplatnění tohoto způsobu individuálního navýšení jednotlivých zón dopravního modelu (cca 950) došlo ke zvýšení celkového počtu mezivjezdových vztahů proti roku 2016 o 25 % u kategorie LV a téměř 27 % u kategorie TV. U vnitřní dopravy města Brna je celkové navýšení mezioblastních vztahů nižší (10 % u LV a cca 6 % u TV).* Z výše uvedeného je zřejmé, že koeficienty zohledňují obecně růst, který byl na model JMK aplikován. Při dopravním modelování ÚS JMK se **žádné konkrétní zátěže, které by vyplývaly z předpokládaného rozvoje zástavby v území, nevkládaly,** rozvoj dopravy se zohlednil jen použitím růstových koeficientů podle TP 225. Při tvorbě a užití modelu v rozsahu celého kraje nebyly tedy analyzovány stovky jednotlivých rozvojových oblastí na území kraje, tedy ani rozvojové oblasti dle ÚPmB. Na základě výše uvedeného konstatujeme, že požadavek uvedený v připomínce – zahrnutí dopravy vyvolané novým ÚPmB do prognóz dopravních toků – nelze akceptovat, protože dopravní modelování bylo provedeno s použitím růstových koeficientů, nikoliv na základě rozvojových ploch vymezených v územně plánovacích dokumentacích. Požadavek podatele je nesystémový, navíc se vztahuje svou podrobností k územnímu plánu, dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí takové podrobnosti obsahovat.

Text odůvodnění citovaného v připomínce je nepřesný, formulace *„s výhledem na rok 2035, se kterým již prognóza počítá“* bude vypuštěna.

Poř. číslo	**145**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

145. V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 161, Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (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.“ Záměr doplňuje do území uvnitř rozvojové oblasti OB3 (Metropolitní rozvojová oblast Brno) novou trasu pro silniční dopravu, která má za cíl odvést dopravní zatížení ze zastavěného území Modřic a zlepšit tak podmínky pro ochranu veřejného zdraví podél současné trasy silnice (snížení hluku a emisí).“.

Odůvodnění:

Dovolím si bod (24) PÚR-ČR zkopírovat celý: „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).“ Vnímám uvedený text zcela odlišně. Podstatné je slovo **veřejné**. Bod (24) PÚR-ČR poukazuje na upřednostňování veřejné dopravní infrastruktury (v dané oblasti např. trasy tramvajové linky), která je šetrnější k veřejnému zdraví. Požaduje její umisťování zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Záměr DS52 však předpokládá umístění silnice určené primárně pro individuální dopravu. Promiňte, ale vypuštění slova veřejné a následná argumentace zavání úmyslnou manipulací.

Vyhodnocení připomínky

Dle bodu 24 priorit územního plánování PÚR ČR se mají vytvářet pro zkvalitnění dopravy předpoklady s *ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.* Záměr DS52 se sice přímo nedotýká potřeb veřejné dopravy, ale zcela evidentně reaguje na požadavky ochrany veřejného zdraví - komunikace má odvést dopravní zatížení ze zastavěného území Modřic, tzn. snížit hlukové a emisní zatížení obytné zástavby, záměr DS52 tedy naplňuje požadavky bodu 24 PÚR ČR.

Poř. číslo	**146**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

146. V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 162, Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Navrhovaný záměr dále naplňuje priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (8a) a (12), které sledují především zkvalitnění krajské silniční sítě a zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. Záměr doplňuje krajskou silniční síť o obchvat Modřic, který vytvoří vhodné podmínky pro snížení dopravního zatížení v současné zástavbě Modřic a zlepšení životního prostředí prostřednictvím snížení hluku a emisí z dopravy.“.

Odůvodnění:

Dovolím si bod (8) Priorit ZUR JMK 2016 zkopírovat celý:

(8) Vytvářet územní podmínky pro zkvalitnění a rozvoj provázané dopravní infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje a dosažení optimální obslužnosti území integrovaným dopravním systémem a individuální dopravou. Dbát zvláště na:

a) vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav zvláště v socioekonomicky oslabených územích kraje v návaznosti na plánovanou výstavbu a přestavbu dálnic a silnic I. třídy;

b) vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění železniční infrastruktury, zejména optimalizaci regionálních tratí v návaznosti na modernizaci celostátních tratí pro každodenní i rekreační využití jako rovnocenné alternativy k silniční dopravě;

c) vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění infrastruktury pro cyklistickou dopravu jako alternativní formy každodenní dopravy na kratší vzdálenosti, pro podporu rozvoje infrastruktury pro rekreační cyklistickou dopravu ke zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace;

d) vytváření územních podmínek pro rozvoj integrovaného dopravního systému, zejména při zajišťování dostupnosti pracovních a obslužných center v systému osídlení kraje a posilování vzájemných vazeb jednotlivých dopravních modů v uzlech systému.

Celý bod 8 se týká zajištění optimální dostupnosti všech částí kraje pomocí integrovaného dopravního systému a individuální dopravy. Bod (8a) uvádí potřebu zkvalitnění krajské silniční sítě zejména v socioekonomicky oslabených územích kraje v návaznosti na plánovanou výstavbu a přestavbu dálnic a silnic I. třídy. Promiňte, ale Modřice nepovažuji za socioekonomicky oslabenou oblast kraje, dostupnost z Modřic na dálniční síť (i plánovanou JT) a silnici I třídy je také vynikající. Podobně obslužnost IDS a individuální doprava je na vysoké úrovni.

Dále zkopíruji celý bod (12): *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.* V předchozích připomínkách jsem uvedl dostatek argumentů, které toto tvrzení vyvracejí. Odůvodnění není komplexní, uvádí pouze pozitivní dopad na centrum města. Avšak zcela zamlčuje skutečnost, že mnohem většímu počtu obyvatel v severní části města se kvalita životního prostředí a ochrana zdraví výrazně zhorší. Realizací záměru dojde k uzavření města ze všech stran komunikacemi nadmístního významu. V katastru celkově dojde k navýšení počtu automobilů, neboť kromě dopravy cílové přivede obchvat do těsné blízkosti obytných prostor i dopravu tranzitní. Obchvatem bude poškozena rekreační oblast vodní nádrž Masarykova (ztížen bude přístup až podchodem u Mlýnského náhonu, rekreační oblast bude zatížena hlukem). Obchvatem bude dotčena ptačí oblast NATURA 2000 a lokální biocentrum. Výsledky vyhledávací studie neakceptují požadavky kladené na ochranu veřejného zdraví atd. Promiňte, ale takto si zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí nepředstavuji.

Vyhodnocení připomínky

Bod 8a priorit územního plánování ZÚR JMK uvádí ...*vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav zvláště v socioekonomicky oslabených územích kraje v návaznosti na plánovanou výstavbu a přestavbu dálnic a silnic I. třídy.* Slovo "zvláště" znamená, že se územní podmínky mají vytvářet s důrazem na socioekonomicky oslabená území kraje, ovšem to nevylučuje, aby se podmínky vytvářely ve všech částech kraje, jak uvádí bod 8 priorit. V každém případě je záměr DS52 řešen v území v *návaznosti na plánovanou výstavbu a přestavbu dálnic a silnic I. třídy,* je tedy v souladu s bodem 8a priorit územního plánování ZÚR JMK.

S námitkou vztaženou k bodu 12 priorit územního plánování nesouhlasíme, u záměru je prokázán kladný vliv záměru, negativní vlivy jsou shrnuty a vyhodnoceny ve *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č.*

1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území, Příloha 2a: Hodnotící tabulky upravených a nově vymezených ploch a koridorů. Zde jsou rovněž stanovena opatření na omezení negativních vlivů.

Poř. číslo	**147**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

147. V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 162, Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Pokud nebude JT vybudována, resp. bude vybudována s časovou prodlevou, budou nadále přetěžovány silnice II/152 a I/52, nikoliv severní obchvat Modřic. Naopak samotný severní obchvat uleví centru Modřic bez ohledu na JT.“.

Odůvodnění:

Se závěrem, že samotný severní obchvat uleví centru Modřic bez ohledu na JT, nelze souhlasit. To je naprosto zjednodušující tvrzení bez zvážení širších souvislostí. Tak jak text popisuje chování dopravních toků je idealizovaná situace. Realizace severního obchvatu přivede do oblasti více tranzitní dopravy, mimo jiné i další nákladní automobilovou dopravu. Realizace obchvatu bude znamenat umístění nové stykové křižovatky se silnici II/152. Takto časté umístění křižovatek zákonitě zpomalí plynulost dopravy po silnici II/152. V takovém případě při větším provozu začnou auta čekat na odbočení vlevo ze severního obchvatu na II/152. Zejména nákladní automobily budou vyžadovat více času na odbočení. V době chytrých navigací, které dokáží na tyto situace reagovat prakticky okamžitě, pak část aut zvolí průjezd přes Modřice a stávající napojení na II/152. Stejná situace je běžná již delší dobu během špiček a problémů na okolní dálniční a silniční sítí. Např. auta, která by mohla objet Modřice od křížení I/52 s D1 k Olympia v případě problému na D1 nevolí trasu I/52 a II/152 právě z důvodu častých zácp na tomto křížení, ale raději volí průjezd Modřicemi a napojení na II/152 na jihu Modřic.

Podobnou připomínku podávalo i město Modřice. Předpokládám, že se dobře obeznámeno s dalším pravděpodobným vývojem intenzity dopravy na ochvatu II/152, neboť je předpoklad realizace významných záměrů na území ve východní části katastru města Modřice, a to CENTRUM NÁKUPU MODŘICE II. – DOSTAVBA a Obchodní centrum Modřice (Globus). Oba tyto záměry budou mít dopad na dopravu na II/152. První vyžaduje zbudování nové světelné průsečné křižovatky (opět zpomalení provozu), dohromady pak oba záměry navýší dopravu na II/152 o cca 1250 automobilů v každém směru.

Není tedy pravda, že realizace/nerealizace JT neovlivní situaci uvnitř Modřic. Naopak, odlehčila by silnici II/152 a tím nezavdávala důvod objíždění problémových míst přes Modřice!

ÚS JMK stanovila jak severní obchvat Modřic, tak i JT jako invariantní. Není tedy k dispozici srovnání vlivu JT na chování dopravních toků v Modřicích a na severním obchvat. Ačkoli ve zdůvodnění je uvedeno, že modelování neuvažovalo omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek. Pak nemůže ani objektivně prokázat dopad na malé silnice III třídy.

Je velká škoda, že pořizovatel nenavrhl také přímé propojení JT se silnicí I/152.

Vyhodnocení připomínky

Z obsahu připomínky je zřejmé, že směřuje k zanesení etapizace do A1 ZÚR JMK, a to v tom smyslu, že realizace JT musí předcházet vybudování obchvatu Modřic. Jako hlavní argument je uváděno, že vybudováním křižovatek na silnici II/152 dojde ke zpomalení dopravy na II/152, v dohledné době

budou navíc vybudovány ve východní části Modřic (u Olympie) další areály. Řidiči při zpomalení dopravy na II/152 budou využívat místo nového obchvatu více stávající průtah přes město Modřice. Tato argumentace je absurdní. V případě požadované etapizace by mohlo dojít k vybudování obchvatu Modřic až po realizaci JT. Při nevybudované JT by tedy nebyl realizován ani obchvat Modřic, tudíž by **veškerá uváděná doprava procházela centrem města. Při případném vybudování obchvatu bude i při neexistenci JT doprava rozložena na stávající průtah a nový obchvat, dojde v každém případě ke snížení dopravy v centru Modřic, což je cílem navrhovaného řešení. Proto připomínce na etapizaci v ZÚR JMK nelze vyhovět.**

Poř. číslo	**148**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

148. Jsme proti vybudování jakékoliv další komunikace v našem katastru, protože životní prostředí obyvatel města Modřice je už nyní silně zatíženo hlukem, prachem a plynnými exhalacemi z již stávajících liniových staveb I/52, D2 a II/152.

Nesouhlasíme s budováním Jižní ani Jihozápadní tangenty, které by přivedly do našeho katastru zejména tranzitní nákladní dopravu. Nesouhlasíme ani s budováním tzv. Severního obchvatu Modřic. Stávající těžkou dopravu lze již nyní vyloučit z centra města příslušným dopravním značením.

U všech navrhovaných liniových staveb postrádáme účinné protihlukové stěny, speciální nízkohlučné povrchy a ochranné pásy vzrostlé zeleně. Kromě hluku z dopravy je totiž potřeba též eliminovat i plynné a pevné imise. Tomu může pomoci dostatečně široký pás vzrostlé a husté zeleně.

Veškeré simulace imisního zatížení by měly být prováděny v horizontu 20-30 let po plánovaném uvedení do provozu.

Problém vidíme též ve zdrojích dat při hodnocení stávající imisní situace v našem městě. Nejbližší měřící stanice jsou v Brně-Lánech a v Brně-Tuřanech, které jsou obě vzdáleny několik km od Modřic, což nemusí odpovídat naší skutečnosti. Požadujeme proto zřídit měřící stanici i v našem městě.

Jen v k. ú. Modřice dojde případnou realizací Jižní tangenty k záboru půdy 245 223 m2, což negativně ovlivní zemědělskou výrobu.

Stavba Jižní tangenty si vyžádá pokácení a vymýcení 112 564 m2 zeleně, což je v rozporu se současným hromadným vysazováním zeleně v boji proti suchu.

Poblíž zamýšlené trasy Jižní tangenty se nachází VKP rybník Primál. V této lokalitě město Modřice již řeší pro své občany vybudování rekreační a oddechové zóny.

V katastru města Modřice se nachází území archeologických nálezů (UAN), které může výrazně prodloužit realizaci staveb.

Vyhodnocení připomínky

Ke konstatování, že podatel je proti vybudování jakékoliv další komunikace v katastru města Modřice, uvádíme následující:

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, která byla schválena dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah. Území města Modřice se dle Zprávy o uplatňování ZÚR JMK z hlediska silniční dopravy dotýkají požadavky na prověření záměru DS39 Silnice II/425 Rajhrad – Modřice, prověření územní rezervy RDS33 III/15278 Modřice, severní obchvat a prověření územní rezervy pro Jihozápadní tangentu RDS08. Záměrů dálnice DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2) - Jižní tangenta,

dálnice DS12 D2 Chrlice II – Brno-jih; zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky a silnice DS25 II/152 Želešice, obchvat se řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nedotýká, záměry zůstávají nezměněné a nelze je tudíž připomínkovat. Připomínky směřující proti záměru Jižní tangenty jsou tedy bezpředmětné, protože záměr Jižní tangenty není návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen a hodnocen.

Návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je po prověření rušen záměr DS39 Silnice II/425 Rajhrad – Modřice a územní rezerva pro Jihozápadní tangentu RDS08, což odpovídá požadavkům připomínky. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla prověřena potřeba a rozsah územní rezervy RDS33 III/15278 Modřice, severní obchvat a byl nově vymezen koridor silnice III. třídy DS52 III/15278 Modřice, obchvat. V odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je vyhodnocen přínos záměru. Pokud se týká vyhodnocení možných negativních vlivů záměru, jsou tyto hodnoceny v části *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území, Příloha 2a: Hodnotící tabulky upravených a nově vymezených ploch a koridorů.* Zde jsou podrobně vyhodnoceny zjištěné negativní vlivy a jsou stanovena opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů.

Pokud se týká připomínky, že podatel postrádá návrh účinných protihlukových stěn, speciálních nízkohlučných povrchů a ochranných pásů vzrostlé zeleně, je třeba uvést, že s ohledem na složitost a obsáhlost území není dopravní modelování v rámci takového území zpracováno a definováno v takovém detailu, aby umožnilo vkládání konkrétních odporů (zklidňovacích prvků), které by pomohly přinutit dopravní proud více využívat obchvatové komunikace, nebo aby umožnilo návrh protihlukových stěn či jiných ochranných opatření. Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě pro potřeby ZÚR JMK, které jsou východiskem pro hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory (odpory jednotlivých křižovatek, omezování rychlosti přes sídla či jiná ochranná opatření). ZÚR JMK v rámci své podrobnosti nemá za úkol taková opatření řešit, tato opatření řeší podrobnější územně plánovací dokumentace či dokumentace a podklady pro územní rozhodnutí záměru. 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.*

K požadavku podatele na zřízení měřící stanice i ve městě Modřice je nutno konstatovat, že úkolem ZÚR JMK v rámci vyhodnocování vlivů záměrů na udržitelný rozvoj území není návrh nových měřících stanic, pořizovatel k takové činnosti nemá kompetence.

Poř. číslo	**149**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

149. Připomínka směřuje proti navrženému řešení koridorů silničních a koridorů elektroenergetických vymezených v rámci aktualizace č. 1 ZÚR JmK v k. ú. Sokolnice, Telnice u Brna, Újezd u Brna a Žatčany (dále jen "Území").

Závadnost návrhu aktualizace ZÚR JmK spatřujeme v následujících aspektech navrženého řešení:

- trasa obchvatu je vedena tak, že odřízne původní osadu obce Telnice od obydlené části Telnice u nádraží, a to kapacitní komunikací s intenzitou automobilové dopravy více než 12 000 voz/24 h,
- obchvat přivádí ze silnice II/418 na území obce Telnice cca 6000 vozidel denně, které doposud Telnici míjely,

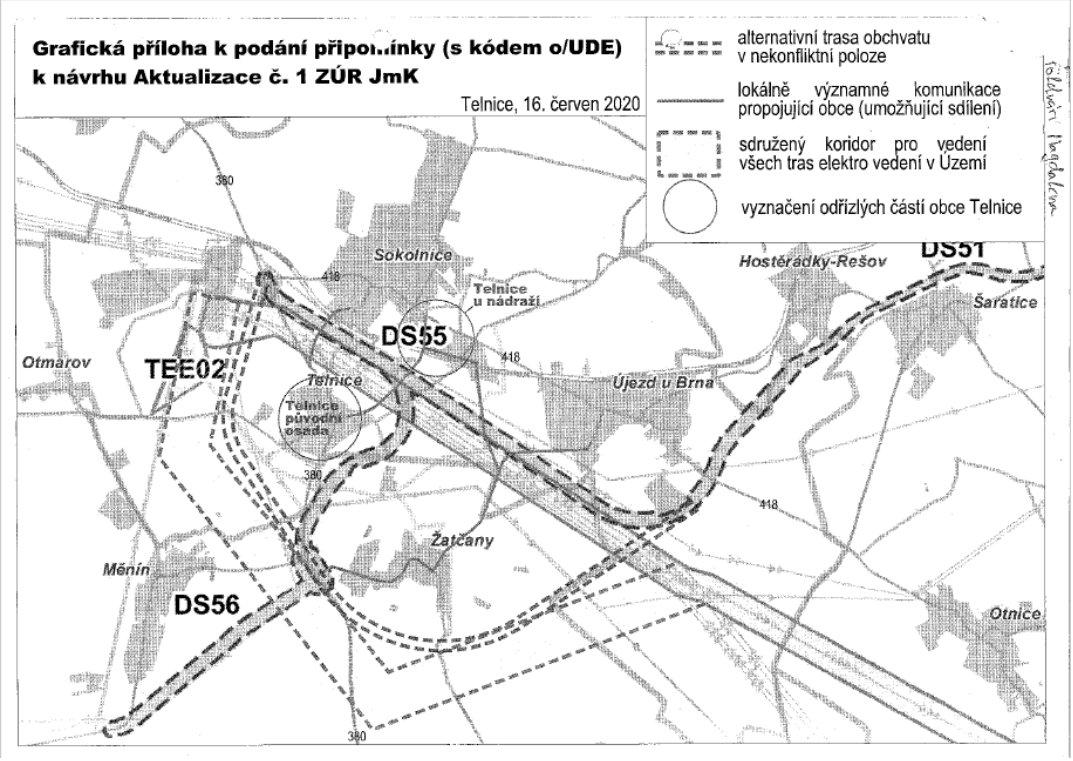
- obce Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna a Žatčany jsou významně propojeny, a to nejen fyzicky (silnice III/4176, 4182, 4184, 4185), ale i sdílením infrastruktury, a to jak veřejné (základní školy
- obce Telnice a Žatčany mají pouze 1. stupeň, a tak naše děti chodí /resp. jezdí na kole po klidných silnicích III tř./ na druhý stupeň do Sokolnic nebo Újezdu), tak také komerční (služby a maloobchod) nebo technické (např. ČOV); navržená trasa obchvatu tyto obce dokonale odděluje a zcela fatálním způsobem narušuje jejich dosavadní symbiotické soužití,
- trasa obchvatu je vedena blízko obytného území,
- obchvat významně narušuje využívání krajiny v prostoru mezi obcemi ke každodenní rekreaci, a to zejména přetnutím výše uvedených silnic III. tř. a znečištěním hlukem a emisemi,
- řešení elektroenergetické je nekoncepční
- území doslova zamořené soustavou mnoha monstrózních vedení vysokého napětí elektrické energie chaoticky fragmentujících a znetvořujících krajinu je možné zachránit pouze sdružením všech vedení do jednoho kompaktního koridoru.

Navržené řešení koridorů silničních a koridorů elektroenergetických vymezených návrhem aktualizace ZÚR JmK v Území trpí výše uvedenými vadami, které způsobují zjevný **rozpor s cíli a úkoly územního plánování (§§ 18 a 19 stavebního zákona) - jak následuje:**

- návrh nevytváří žádné nové a spíše poškozuje stávající předpoklady pro udržitelný rozvoj Území,
- podmínky pro životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel Území jsou ve značně nevyváženém vztahu,
- návrh neuspokojuje potřeby a současně ohrožuje podmínky života současné generace i generací budoucích,
- návrh není ani komplexním ani účelným využitím a prostorovým uspořádáním Území,
- návrh významně narušuje stávající kulturní a civilizační hodnoty Území,
- nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti,
- návrh vymezuje plochy dopravních a elektroenergetických koridorů bez ohledu na potenciál rozvoje, míru a způsob využití Území,
- koncepce rozvoje území je stanovena bez ohledu na hodnoty a využitelnost Území,
- zpracovatel návrhu zjevně nedostatečně sledoval společenský a hospodářský potenciál rozvoje Území – navržené řešení pramení ze zjevné neznalosti funkčních, prostorových i sociálních vazeb Území,
- zpracovatel zjevně nezjišťoval stav Území, zejména jeho kulturní a civilizační hodnoty,
- návrh je v přímém rozporu s potenciální šancí na obnovu a rozvoj sídelní struktury Území, s podmínkami pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace – tyto zájmy jsou naopak návrhem významně ohroženy,
- návrh nevytváří podmínky pro ochranu Území před negativními vlivy záměrů.

Grafická příloha

Na přiloženém obrázku je zakreslen koridor silničního obchvatu a sdružený koridor elektro v alternativní – nekonfliktní poloze. Dále jsou na obrázku vyznačeny výše uvedené lokálně významné silnice III. tř. a dvě obydlené části Telnice, které budou obchvatem odříznuty.



Vyhodnocení připomínky

Připomínka směřuje proti navrženému řešení koridorů silničních a koridorů elektroenergetických vymezených v rámci návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v k. ú. Sokolnice, Telnice u Brna, Újezd u Brna a Žatčany. Návrh dopravního řešení vychází ze zpracovaných územních studiích „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012) a zejména „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015), kde byl prokázán pozitivní přínos celého systému přeložek silnic II/380 (Telnice, obchvat), II/416 a II/418. Cílem druhé jmenované územní studie bylo detailněji prověřit vedení přeložek silnic II/380, II/416 a II/418 krajského významu v území limitovaném vedeními tras VVN společnosti ČEPS. Zpracovaná územní studie slouží jako podklad pro Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje a územní plány obcí v řešeném území. Ze zadání územní studie vyplývá, že trasy musí odpovídat normovým požadavkům pro stanovené kategorie silnic, dalšími podmínkami důležitými pro návrh řešení přeložek komunikací byla zejména ochranná pásma vedení VVN (včetně požadavku na křížení vedení co nejblíže sloupům), vyhlášená záplavová území a také rozvojové záměry jednotlivých dotčených obcí. Územní studie navrhla pro následné posouzení čtyři varianty řešení silnic II. třídy, územní studie je k nahlédnutí na webových stránkách Jihomoravského kraje https://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/urbanisticke_studie/WEB_II_rozv_sokolnice/dokumentace.html.
Prověřované varianty byly hodnoceny z hlediska urbanistického, dopravně-inženýrského, energetického zákona, ekonomického, vlivu na životní prostředí vč. Natury 2000 a z hlediska vlivu na společenství obyvatel. Je bráno také do úvahy, že území je ovlivněno existující transformovnou Sokolnice. Z uvedeného vyhodnocení vychází nejlépe řešení varianty B z důvodu, že její podstatou je úspornější řešení přeložek silnic (východní obchvat Telnice je zároveň obchvatem Sokolnic a obchvatem Žatčan), vyhýbá se maximálně střetům se zastavěným územím a se zastavitelnými plochami vymezenými v územních plánech a také počítá s komplexním řešením dopravní situace včetně obchvatu Měnína. Mírně negativní je pouze zásah do Krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova, mírně pozitivní je menší vliv na životní prostředí než ostatní prověřované varianty. K připomínce, že obchvat odřízne část obce Telnice od hlavní obydlené části konstatujeme, že

v místě křížení obchvatu se stávající silnicí III/4184 se počítá s vybudováním kruhového objezdu zabezpečujícího propojení komunikací na všechny směry (tj. směr Brno, Sokolnice, Újezd u Brna, Žatčany, Telnice), obchvat tedy nebude plnit funkci bariéry, ale bude se snažit odvést zejména tranzitní dopravu mimo zastavěná území uvedených sídel. Ze studie je zároveň zřejmé, že navrhované komunikace jsou vedeny v dostatečné vzdálenosti od zastavěného území sídel a je předpoklad, že hlukové a imisní zatížení z dopravy na obchvatové komunikaci je menší než zatížení z dopravy projíždějící jednotlivými sídly. Pokud se týká připomínky, že obchvat významně narušuje využívání krajiny mezi obcemi, je nutno k ní uvést, že obchvat je vymezen podél stávajících ochranných pásem vedení VVN, která krajinu již významně ovlivňují, nebo přímo v nich a ovlivnění krajiny je s ohledem na ovlivnění vedeními minimální.

Pokud se týká uváděného znečištění hlukem a emisemi, je evidentní, že doprava v území již existuje a musí územím projít. Pro zdraví obyvatel je zcela jistě přínosnější vést plynulou dopravu mimo obytná zastavěná území než ponechat stávající nevyhovující průtahy sídel s hlukem a emisemi přímo v obytných ulicích. Navržená koncepce představuje řešení silnic II. třídy (II/380, II/416, II/418), je evidentní, že síť silnic III. třídy či místních komunikací obsluhujících území se této koncepci přizpůsobí, a to v rámci řešení územních plánů jednotlivých obcí, ZÚR JMK v měřítku 1 : 50 000 tuto podrobnost nemohou dořešit.

V rámci elektroenergetiky je vymezen koridor TEE27 (Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV. Řešení vychází z požadavku platné PÚR ČR, která po Aktualizaci č. 1 obsahuje záměr zdvojení stávajícího vedení 400 kV Otrokovice – Sokolnice pod označením E19. Cílem záměru je přestavba jednoduchého stávajícího vedení 400 kV V417 Otrokovice – Sokolnice na dvojité vedení 400 kV s označením V417/817. Koridor vymezený v platné PÚR ČR je návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem zpřesněn. Trasa koridoru je v dotčeném území vedena primárně v trase stávajícího jednoduchého vedení 400 kV V417 a v souladu s připomínkou dotváří v daném úseku kompaktní koridor elektrických vedení, mimo stávající koridor s výjimkou zaústění do trafostanice Sokolnice nevybočuje.

Poř. číslo	**150**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

150. Nebylo možné vypustit územní rezervu RDZ02-B „varianta Petrov" v situaci, že nedošlo k porovnání variant a není vymezován koridor pro VRT. Toto vypuštění bez podkladů a specificky bez toho, že by Ministerstvo dopravy předložilo dokončenou studii proveditelnosti, je naprosto neodůvodněné a je ukázka nepřípustné libovůle. Ze stejných důvodů není možné vypustit územní rezervu RDZ04 Nová trať Brno, Slatinka — Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov"

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel uvádí, že důvody pro vypuštění územních rezerv souvisejících se zapojením VRT ve variantách B Železničního uzlu Brno (ŽUB) jsou v odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řádně uvedeny. Vláda ČR v usnesení č. 525 ze dne 01.07.2015 k přestavbě železničního uzlu Brno mimo jiné *souhlasí se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno*. Z tohoto usnesení je zřejmé, že rozhodnout o výsledné variantě je v kompetenci Ministerstva dopravy, a to na základě zpracované studie proveditelnosti. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Centrální komise uvedla:

Závěr jednání CK:

• Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.

• Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.

• Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.

***• Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že**:*

- *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
- *o Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
- *o Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*

S tímto rozhodnutím byla vláda následně seznámena, dne 10.07.2018 vzala materiál na vědomí, bez přijetí usnesení, a tedy bez námitek. Dle pořizovatele je zřejmé, že výše citovaným závěrem Centrální komise Ministerstva dopravy bylo definitivně rozhodnuto o variantě Ab, dále je již uvedena pouze podmínka, že *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti.* Pokud by Centrální komise nebyla přesvědčena o definitivním výběru (upřednostnění) varianty Ab, požadovala by v rámci dopracování studie proveditelnosti ŽUB dopracování technicko-ekonomického prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a až potom by rozhodla o výběru varianty. Ostatně ani sám podatel neuvádí, na jaké jiné rozhodnutí o řešení uzlu je třeba dále vyčkávat a ponechávat územní rezervy pro všechny základní varianty modernizace ŽUB. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona *zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit – územní rezerva*. V rámci studie proveditelnosti a následně v rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK došlo k prověření řešení železniční dopravy – přestavby ŽUB a vymezení navazujících VRT. Vypuštění územních rezerv zapojení VRT pro varianty B ŽUB bylo předloženo v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro společné jednání, proti takovému řešení nenamítala nic SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání proto nebyl nijak upravován. Rovněž v rámci veřejného projednání neuplatnila SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán ke koncepci železniční dopravy žádné připomínky, není tudíž důvod měnit předložené řešení.

Poř. číslo	**151**
Téma	**Doprava – ostatní a TI**

Text připomínky

151. Z návrhu AZÚR požadujeme vypustit trasování TEP05 středem k.ú. Sudice

Odůvodnění:

V těsné blízkosti „přepravního koridoru“ TEP05 vede trasa středotlakého plynovodu, kterým jsou obce v dané oblasti zásobeny. Za naprosto zcestné považujeme vyhodnocení naší připomínky z 7.11.2019 k danému tématu. Že by trasa uvedeného plynovodu (PÚR ČR – vymezení P10), kterými

k.ú. má a jak procházet PÚR ČR vymezovala a určovala. To byla úloha JMK v ZÚR. Jak je splnil? Zodpovědně určitě ne. Zdůvodnění.??

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, která byla schválena dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje a která stanovila obsah Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr VTL plynovod Kralice – Bezměrov TEP05 vymezený v ZÚR JMK 2016 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr TEP05 zůstává v ZÚR JMK 2016 beze změn. Koncepce technické infrastruktury je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Polemika o správnosti vymezení koridoru TEP05 v ZÚR JMK tedy není v souvislosti s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK na místě.

K problematice přesto dodáváme upřesňující informace:

Vymezením koridoru TEP05 VTL plynovod Kralice – Bezměrov, úsek severně od Brna, ZÚR JMK zpřesňují koridor technické infrastruktury P10 VTL plynovodu vedoucí z okolí obce Kralice nad Oslavou v Kraji Vysočina k obci Bezměrov ve Zlínském kraji, který je záměrem republikového významu vymezeným v PÚR ČR. Trasování koridoru pro plynovod vychází z technických podkladů správce přenosové sítě (NET4GAS, s. r. o.) a není možné jej v rámci ZÚR JMK libovolně posouvat. Šířka koridoru vymezeného v ZÚR JMK (320 m) 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. Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem a Krajem Vysočina.

Jak jsme uvedli již k vyhodnocení Vaší připomínky ze dne 07.11.2019, *upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že 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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci VTL. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.*

Poř. číslo	**152**
Téma	**protipovodňová opatření**

Text připomínky

152. V **Brně – Kníničkách jsou navržena nevhodná protipovodňová opatření. Požaduji, aby v Brně Kníničkách byla do AZÚR zapracována protipovodňová opatření v souladu s architektonickou studií, kterou kraj vlastní.**

Odůvodnění:

Způsob protipovodňové ochrany je znám a byl projednán v architektonické studii, kterou kraj vlastní. Požadujeme toto citlivé a vhodné řešení, nikoliv navržené nevhodné a nešetrné opatření – vybagrování Dolních Luk.

Vyhodnocení připomínky

Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 bylo prověřeno upřesnění vymezení protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10 v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

K připomínkované technické nevhodnosti opatření uvádíme, že návrh A1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání A1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s A1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu.

Upřesnění plochy na území MČ Brno-Kníničky 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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 plochy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci opatření. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu A1 ZÚR JMK námitky.

Poř. číslo	**153**
Téma	**protipovodňová opatření**

Text připomínky

153. Jako spoluvlastník pozemků parc. č. 390, 391, 392, 393, 394, 395 a staveb na parc. č. 390 a 395 v katastrálním území Brno – Jundrov vznáším tuto připomínku k navrhované 1. aktualizaci Zásad územního rozvoje JMK. **Z návrhu jsem zjistil, že na mých pozemcích má v rámci protipovodňových opatření (POP) vzniknout protipovodňový val a cyklostezka.**

Tento protipovodňový val vede oproti ostatním lokalitám v k.ú. Brno — Jundrov nepoměrně daleko od řeky a přímo mým pozemkem parc. č. 394, a to konkrétně v cca první třetině pozemku. Protipovodňové opatření bude výrazně, neúměrně a neodůvodněně zasahovat do mého vlastnického a užívacího práva, aniž by mi bylo vysvětleno, z jakého důvodu je vedeno konkrétně na mém pozemku tak daleko od řeky, jaké jsou/byly případně další varianty řešení, proč byla zvolena právě tato varianta?

Rovněž tak bude pozemek rozdělen a de facto jedna jeho část tedy zůstane nepřístupná. Chápu nutnost stavby protipovodňových opatření, ovšem domnívám se, že je možné najít jiné řešení, než vést protipovodňový val přes můj pozemek v navrhovaném rozsahu, a zejména se mnou měla být případná stavba diskutována dopředu. S touto úpravou nesouhlasím a žádám, aby bylo nalezeno jiné řešení a protipovodňový val byl postaven mimo můj pozemek, který bude protipovodňovým valem znehodnocen a znemožněno mi jeho užívání za účelem rekreace, pěstování ovoce a zeleniny atd. K pozemku mám velmi silný vztah, neboť se jedná o dědictví po mém otci, který jej měl zase po svých rodičích.

Žádám, aby bylo zachováno stávající využití mých pozemků pro rekreaci. Nezdá se mi jako férové a transparentní jednání, že mě nikdo o tomto záměru na mých pozemcích předem neinformoval, resp. mě neupozornil, že se chystá změna ZÚR JMK, která zcela zásadním způsobem zasahuje do mých vlastnických práv. Je tedy v této souvislosti uvažováno o budoucím vyvlastňování pozemků, nebo jaká je představa JMK o dalším postupu? Velmi bych uvítal, kdyby byli vlastníci dotčených pozemků o dalších krocích včas informováni a přizváni do další diskuze. Děkuji.

Vyhodnocení připomínky

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezily plochu nadmístního významu POP10 „Opatření na hlavních brněnských tocích" týkající se protipovodňových opatření vážících se ke správnímu území města Brna. Plocha protipovodňového opatření POP10 (jakož i všechny ostatní protipovodňové plochy řešené ZÚR JMK) byla vymezena jako plocha nadmístního významu, která bude upřesněna pro správní území města Brna jeho územním plánem a rovněž jako plocha, v níž bude možné připravovat případnou realizaci jednotlivých konkrétních dílčích záměrů (podle odborných podkladů vodohospodářských orgánů) v navazujících řízeních.

V tomto konkrétním případě znění bodu (247) textové části ZÚR JMK vážící se k opatření POP10 nebylo Aktualizací č. 1 ZÚR JMK měněno. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pouze upřesnil, a to v grafické části, schématické vymezení plochy POP10 „Opatření na hlavních brněnských tocích", a to na základě aktuálního podkladu poskytnutého státním podnikem Povodí Moravy, který zajišťuje správu, provoz a údržbu vodních toků a vodohospodářských objektů v povodí Moravy. Tato informace je uvedena v předmětné části Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK (dále „Odůvodnění") v pasáži na str. 177, kde je uvedeno, že studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků" (AQUATIS a.s., 2015), kterou nechalo pro řešení protipovodňových opatření v Brně zpracovat Povodí Moravy, byla dokončena až po vydání dosud platných ZÚR JMK. V Odůvodnění, je dále uvedeno *„Rozsah záměru POP10 byl upraven dle výsledků konzultací a podle aktuálního podkladu získaného od Povodí Moravy (2019), který byl vytvořen na základě zpracované studie přírodě blízkých opatření a na základě aktuální přípravy v území."*

Podatel v připomínce uvádí, že na jeho pozemcích má vzniknout protipovodňový val a cyklostezka a se záměrem vybudovat protipovodňový val nesouhlasí. Z výše uvedeného vyplývá, že své zjištění musel pravděpodobně vyvodit z jiného dokumentu, než je projednávaný návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K základním principům územního plánování považujeme za důvodné objasnit následující:

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje (PÚR), v zásadách územního rozvoje (ZÚR), přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu (ÚP), až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Zásady územního rozvoje a jejich aktualizace jsou koncepčním dokumentem územního plánování, který stanovuje základní zásady pro uspořádání a využití území Jihomoravského kraje. Vymezením ploch a koridorů chrání části území, která jsou určena pro záměry nadmístního významu a to v mapovém měřítku 1 : 100 000. ZÚR JMK ani jejich aktualizace stavby neumisťují ani nestanovují technická řešení. To náleží navazujícím řízením, pro která se zpracovává projektová dokumentace stavby (pro území řízení či stavební povolení).

Zdůrazňujeme, že protipovodňová opatření včetně POP10 naplňují prioritu politiky územního rozvoje (25) „Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod..." a návazně na to naplňují i prioritu ZÚR JMK uvedenou v bodě (18) „Vytvářet územní podmínky pro preventivní ochranu území před přírodními

katastrofami (záplavy, eroze, sesuvy, sucho apod.) a potenciálními riziky s cílem minimalizovat rozsah případných škod z působení přírodních sil v území.

Poř. číslo	**154**
Téma	**Hygienické limity**

Text připomínky

154. Územní plánování musí sloužit i k účelu odstraňování území s nezákonným překročením hygienických limitů. Tj. vydal-li stát stamiliony na odstranění nadlimitní hlukové či emisní zátěže v oblasti jihu Brna, přitom doposud ani nesnížil hlučnost a emise škodlivin pod hygienické limity, není možné dále do těchto míst plánovat další zavádění dopravy a tuto nadlimitní zátěž v daném území konzervovat navždy.

Odůvodnění:

V jižní části Brna jsou území doposud, kde není splněn hygienický limit hlučnosti. Je známo, že tento nadlimitní stav je po 20 let omlouván neřešenou starou hlukovou zátěží, opakovaným vydáváním časově omezených povolení či dokonce zde je nezákonný stav, který orgán ochrany zdraví neřeší. Nejsou-li zde kraj, stát a město Brno za 20 let, a to i při realizaci protihlukových opatření za mnoho milionů, schopny splnit prostřednictvím správců komunikace docílení hygienických limitů, je nutné přistoupit k daleko razantnějším opatřením, a to opatřením územně plánovacím. Koridory pro nové komunikace musí tedy být vymezeny tak, aby hygienické limity bylo možné naplnit

Vyhodnocení připomínky

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s 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.“*

K tvrzení podatelů o překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.

- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany

data: za rok 2019

reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)

typ měř. programu: manuální měřící program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 □g/m^3, imisní limit (IL) 200 □g/m^3

- četnost překročení IL – 0 případů/rok

- MV 19 –61,8 □g/m^3, IL nestanoven

- průměrná roční koncentrace 13,8 □g/m^3, IL 40 □g/m^3

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 □g/m^3, imisní limit (IL) 50□g/m^3

- četnost překročení IL – 11 případů/rok

- průměrná roční koncentrace 19,8 □g/m^3, IL 40 □g/m^3

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 □g/m^3, IL 25 □g/m^3

- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 □g/m^3

- maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m^3, IL 350 µg/m^3

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	mediá
NO_2 roční koncentrace	[µg/m^3]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

* 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.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr 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. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a* dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota

blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Návrh A1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje územně plánovací opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Poř. číslo	**155**
Téma	**Hygienické limity**

Text připomínky

155. Je-li komunikace R43 navržena do již vykoupeného koridoru (trasa Hitlerovy dálnice R43 přes Bystrc) nestačí ve stanovisku tvrdit, že je možno použít daný koridor neb, zde je možno řídit dopady na lidské zdraví. Je nutné dodat úplné hodnocení dopadů na lidské zdraví a prokázat nepřekročení hygienických limitů hlučnosti u této komunikace. To však ani v stanovisku hygienika či hlukové studii chybí.

Odůvodnění:

Jsou-li vykoupeny pozemky, nestačí odkázat, že dodržení hlukových limitů má řešit až následné stavební povolení, ale již v současnosti. To v současném stanovisku není a mělo by se doplnit. Neb nelze předpokládat, že jsou-li již vykoupeny pozemky a tyto pozemky jsou v požadovaném koridoru, povede komunikace po těchto pozemcích. Tj. je tedy nutnost prokázat, že již takto zvolená trasa splňuje hygienické limity, to však v řádném dokumentu doloženo není.

Vyhodnocení připomínky

Územní plánování majetkoprávní vztahy neřeší.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem

územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo **navazujícím rozhodnutím**. *Úplné hodnocení dopadů na lidské zdraví a prokázání nepřekročení hygienických limitů hlučnosti u této komunikace,* jak požaduje podatel bude možné až v rámci územního řízení.

Poř. číslo	**156**
Téma	**Hygienické limity**

Text připomínky

156. V oblasti Troubska a Bosonoh jsou již dnes překračovány hlukové hygienické limity. Připojením D43/S43 dle návrhu v AZUR se tato situace ještě zhorší i přes aplikaci vyžadovaných nadstandardních ochranných opatření. Je proto nezbytné v AZÚR řešit i změny na stávajících komunikacích zatěžujících obyvatele nadměrným hlukem.

Požadujeme, aby AZÚR ukládala řešení nadstandardních protihlukových opatření i na D1 v okolí plánované MÚK Troubsko, aby bylo zajištěno splnění hygienických norem pro okolní obyvatelstvo.

Vyhodnocení připomínky

Požadavek je splněn v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, ve výrokové části u záměru silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim ozn. DS40 je uvedeno v Úkolech pro územní plánování v bodě g) *V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k. ú. Kníničky) a v **oblasti MÚK Troubsko.***

Poř. číslo	**157**
Téma	**Hygienické limity**

Text připomínky

157. Trasa D43 se napojuje na D1 v oblasti Bosonohy a Troubsko, kde jsou již nyní překročeny hygienické limity. V rozsudku Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 135/2011–246 z 31/1/2012 v kap. III D je jasně řečeno a podrobně odůvodněno, že

„do území s překročenými limity nelze umísťovat další zdroje znečištění, byť by se jednalo o malá dílčí ‚přitížení', která sama o sobě mají jen vcelku nepatrný vliv. ”

V našem případě je ‚přitížení' masivní a zcela zásadní, čili situace by měla být úplně jasná; do území s překročenými limity v **žádném případě umístit dálnici nelze, tedy i v případě D43 dle aktualizace ZÚR v území Bosonohy a Troubsko.**

Vyhodnocení připomínky

Podatel v připomínce cituje z rozsudku NSS ve věci rozhodnutí o umístění stavby, konkrétně hotelu. Jedná se tedy o umístění konkrétní stavby a závěry z tohoto rozsudku nelze aplikovat při vymezování koridorů a ploch v ZÚR. 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 předmětném 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."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic $PM_{10.}$

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,

- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Poř. číslo	**158-163**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínek

158. SEA: str. 26, tab. 2.7 — sloupec „Komentář" — opakovaně(!): Kapacitní dopravní trasy přispějí díky vyšší plynulosti dopravy ke snížení emisí z dopravy a omezení dopravní zátěže v zastavěných územích (vymístění dopravy mimo zastavěná území).

Namítám, že v případě plánované trasy D43 v trase Troubsko — Kuřim kolem existujících a za poslední desítky let rozšířených územních sídel tomu tak ale není. Podle platných evropských směrnic se nemají nové liniové dopravní trasy dostávat do sídelních útvarů a obytných aglomerací, zvláště ne do oblastí určených pro rekreaci, což aglomerace brněnské přehrady a okolí je. Negativní vlivy způsobené nepřetržitou těžkou dopravou (především kamionovou), generování částic PMx a hluku nejsou strategií pro omezení dopravní zátěže v oblasti obce Jinačovice!

159. SEA: str. 33, tab. 2.14 sloupec „komentář" — opakovaně u několika uvedených cílů: Dle provedených hodnocení A1 ZUR JMK jako celek přispívají ke snížení zdravotních rizik obyvatel (pozitivní vliv převažuje), lokálně však může dojít k nárůstu zátěže.

Namítám, že v případě plánované trasy D43 v trase Troubsko — Kuřim kolem existujících a za poslední desítky let rozšířených územních sídel tomu tak ale není lokálně, ale významně plošně. Vztahují se na to podobné směrnice, které jsou zmíněny výše + Opatření obecné povahy č.j.: 30708/ENV/16 0 vydání Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno — CZ06A, kde je jednoznačně vymezeno, na jaké hranice PMx a hluku by se sídelní celky po roce 2020 měly dostat. Negativní vlivy způsobené nepřetržitým generováním částic PMx a hluku nejsou strategií pro snížení zdravotních rizik obyvatel v oblasti obce Jinačovice!

160. SEA: str. 34, tab. 2.14 — sloupec „komentář" — u cíle 10. Zdravé a bezpečné životní prostředí: V rámci dílčího úkol je dále přímo stanovena aktivita „Snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel", která má bezprostřední vazbu na realizaci záměrů Al ZUR JMK v oblasti dopravy.

Namítám, že v případě plánované trasy D43 v trase Troubsko — Kuřim kolem existujících a za poslední desítky let rozšířených územních sídel tomu tak ale není. Podle platných evropských směrnic se nemají nové liniové dopravní trasy dostávat do sídelních útvarů a obytných aglomerací, zvláště ne do oblastí určených pro rekreaci, což aglomerace brněnské přehrady a okolí je. Negativní vlivy způsobené nepřetržitým generováním částic PMx a hluku nejsou strategií pro snižování vlivů z dopravy v oblasti obce Jinačovice!

161. SEA: str. 38, tab. 2.21 — sloupec „Komentář": A1 ZUR JMK přispívá k zefektivnění dopravního systému v Jihomoravském kraji a k omezení dopravní zátěže v zastavěných územích (vymístěni dopravy mimo zastavěná území) a tím ke zlepšení kvality ovzduší.

Namítám, že v případě plánované trasy D43 v trase Troubsko — Kuřim kolem existujících a za poslední desítky let rozšířených územních sídel tomu tak ale není. Podle platných evropských směrnic se nemají nové liniové dopravní trasy dostávat do sídelních útvarů a obytných aglomerací, zvláště ne do oblastí určených pro rekreaci, což aglomerace brněnské přehrady a okolí je. Negativní vlivy způsobené nepřetržitou a těžkou dopravou (především kamionovou), generování částic PMX a hluku nejsou strategií ani příspěvkem pro zefektivnění dopravní zátěže v oblasti obce Jinačovice. Přemístění existujícího problému jinam, navíc proti platným legislativním dokumentům — kromě evropských i např. Opatření obecné povahy č.j.: 30708/ENV/16 0 vydání Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno — CZ06A (kde je jednoznačně vymezeno na jaké hranice PMX a hluku by se sídelní celky po roce 2020 měly dostat) stávající situaci nezlepšuje!

162. SEA: str. 39, tab. 2.22 — sloupec „Komentář": A1 ZUR JMK přispívá k zefektivnění dopravního systému v Jihomoravském kraji a k omezení dopravní zátěže v zastavěných územích (vymístěni dopravy mimo zastavěna území), kde lze očekávat sníženi intenzity hlukové zátěže.

Namítám, že v případě plánované trasy D43 v trase Troubsko — Kuřim kolem existujících a za poslední desítky let rozšířených územních sídel tomu tak ale není. Podle platných evropských směrnic se nemají nové liniové dopravní trasy dostávat do sídelních útvarů a obytných aglomerací, zvláště ne do oblastí určených pro rekreaci, což aglomerace brněnské přehrady a okolí je. Negativní vlivy způsobené nepřetržitou a těžkou dopravou (především kamionovou), generování částic PMX a hluku nejsou strategií ani příspěvkem pro zefektivnění dopravní zátěže v oblasti obce Jinačovice. Vymístění dopravy mimo zastavěná území Brna podle předloženého návrhu znamenají přemístění existujícího problému jinam, navíc proti platným legislativním dokumentům — kromě evropských i např. Opatření obecné povahy č.j.: 30708/ENV/16 O vydání Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno — CZ06A (kde je jednoznačně vymezeno na jaké hranice PMx a hluku by se sídelní celky po roce 2020 měly dostat). Takový návrh v žádném případě stávající situaci nezlepšuje!

163. SEA: str. 97,"Předpoklady dalšího vývoje, pokud by nebyly uplatněny A1 ZÚR JMK" 2.-4. řádek: Posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech.

Namítám, že v případě plánované trasy D43 v trase Troubsko — Kuřim kolem existujících územních sídel tomu tak ale není. Podle platných evropských směrnic se nemají nové liniové dopravní trasy dostávat do sídelních útvarů a obytných aglomerací, zvláště ne do oblastí určených pro rekreaci, což aglomerace brněnské přehrady a okolí je. Negativní vlivy způsobené nepřetržitou a těžkou dopravou (především kamionovou), generování částic PMX a <u>především nepřetržitého hluku</u> nejsou strategií ani příspěvkem pro zefektivnění dopravní zátěže v oblasti obce Jinačovice. Odvedení stávající dopravy mimo zastavěná území Brna podle předloženého návrhu znamenají přemístění existujícího problému jinam, navíc proti platným legislativním dokumentům — kromě evropských i např. Opatření obecné povahy č.j.: 30708/ENV/16 0 vydání Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno — CZ06A (kde je jednoznačně vymezeno na jaké hranice PMx

a hluku by se sídelní celky po roce 2020 měly dostat). Takový návrh v žádném případě stávající situaci nezlepšuje!

Vyhodnocení připomínek

Podatel v předmětných připomínkách cituje vždy jen jednu větu z vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) vytrženou z kontextu, přitom zcela opomíjí, co je účelem předmětných kapitol SEA. V případě připomínek 1 až 5 se jedná o kapitolu A2 SEA, jejímž účelem je posouzení vztahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK k relevantním strategickým dokumentům na národní a krajské úrovni, a to k cílům ochrany životního prostředí v nich obsažených. V této kapitole je tedy provedena analýza, zda řešením Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je možné ovlivnit dosažení cíle nebo zda řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nemá na dosažení cíle žádný vliv. Konkrétní citace jsou vytrženy z hodnocení vztahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vůči koncepcím „Politika ochrany klimatu v České republice“ (v připomínce 1), vůči „Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století (ZDRAVÍ 21)“ (v připomínkách 2 a 3), vůči „Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod CZ06Z“ (v připomínce 4) a vůči „Akčnímu plánu protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Jihomoravského kraje“ (v připomínce 5). V případě připomínky 6 se jedná o kapitolu A3, jejímž účelem je uvést informace o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nebyla uplatněna. Sledovanými složkami životného prostředí v souladu s přílohou stavebního zákona jsou ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví, biologická rozmanitost, flóra, fauna, půda, voda, klima, kulturní dědictví a krajina. Konkrétní citace je vytržena z kontextu hodnocení předpokládaného vývoje silniční dopravy z hlediska lidského zdraví (zejména hlukové zátěže), a to, pokud by Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nebyla uplatněna, tj. pokud by se v území nic nerealizovalo. Pro názornost pořizovatel považuje za důvodné předmětnou pasáž uvést celou: *„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 hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech.*** *Pokud tedy nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování. Na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny. Negativní vlivy případné nerealizace A1 ZÚR JMK však jednoznačné převažují.“* (Poznámka: Věta citovaná podatelem v připomínce 6 je zvýrazněna tučně.)

Na základě citací, podatel v předmětných připomínkách vyslovuje nesouhlas s plánovanou trasou D43 v trase Troubsko – Kuřim. Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá, že podatel cituje z úvodních kapitol SEA, které se však neváží k vlastnímu hodnocení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK obsaženému v SEA dále. Pořizovatel považuje za důvodné k posouzení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK včetně posouzení záměru DS40 „I/43 Troubsko (D1) – Kuřim“ uvést následující:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) je v kap. A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima* konstatováno, že u některých dopravních záměrů (včetně DS40), které odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel. Obdobně byl dle kapitoly A.6.2.2. *Vliv na obyvatelstvo a lidské zdraví* ze stejného důvodu identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv z hlediska hlukové zátěže obyvatelstva. Současně je však u záměrů, které sice odvádějí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě (rovněž včetně DS40), uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv. U takových záměrů je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení

akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů.

V téže kapitole jsou dále uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací, konkrétně k záměru DS40 *(v předchozí etapě DS40-B – poznámka pořizovatele)*, cituji: *„Realizace koridoru DS40-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovňově odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (usek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělky) a městských částí Brno – Bystrc a Brno – Kníničky (úsek mezi oblasti vyústěni ulice Černého až po přiblížení se k hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru. Kromě uvedených úseků je u koridoru DS40-B dále nutné uvažovat s realizaci protihlukových opatření např. ve formě protihlukových stěn, zemních valů aj. To se týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obci Rozdrojovice a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatřeni ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatřeni v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru. V jižní části koridoru (v oblasti MUK Troubsko) navrhujeme protihlukové opatření vedoucí k ochraně obytné zástavby městské části Brno – Bosonohy řešit v přímé vazbě na protihlukové opatřeni plánovaného obchvatu městské části“*

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru DS40 Troubsko – Kuřim uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40.

Opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 navržená v dokumentaci SEA jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu (81d) do Úkolů pro územní plánování, které jsou určeny orgánům územního plánování k následnému zpřesnění v nástrojích územního plánování. K tomu uvádíme, že požadavek minimalizace dopadů na životní prostředí je v bodě (81d) již stanoven zejména v úkole pod písm. c), a to jmenovitě dle jeho jednotlivých aspektů (přírodní park, prvky ÚSES, zábor ZPF a PUPFL, vodní zdroje, odtokové poměry, čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny). Obdobně je požadavek minimalizace dopadů na obytnou zástavbu s ohledem na potřebu protihlukových opatření již vtělen do úkolů pod písm. f) a písm. g).

Předmětné požadavky jsou stanoveny v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního

významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího. Přesné umístění protihlukových opatření bude řešeno v rámci podrobnějších dokumentací.

Vzhledem k tomu, že připomínky 1 až 6 směřují mj. k ochraně obytné zástavby, tedy k ochraně zdraví obyvatel zejména z hlediska znečištění ovzduší a hluku, doplňujeme, 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.

Poř. číslo	**164**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

164. Vyhodnocení SEA pro navrhovanou variantu 43 přes Drásov, Malhostovice, Skaličku, Všechovice, Malou Lhotu, Žernovník, Lubě a Hluboké Dvory, taktéž pro Bosonohy, Troubsko a Ostopovice v AZÚR absentuje

Vyhodnocení připomínky

Podatelé konkrétně neuvádí, v čem spatřují nesprávnost vyhodnocení vlivů na ŽP.

Postup hodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí. Tento postup byl použit při hodnocení ZÚR JMK a byl respektován při předkládaném hodnocení A1 ZÚR JMK na životní prostředí. MŽP dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce A1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA. Z vyhodnocení vlivů záměru silnice I/43 ozn. DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant vlivy dotčením v podání jmenovaných obcí zabýval. Hodnocení SEA je zpracováno v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK a nelze tedy dovozovat neřešení posouzení vlivů na konkrétní obec jen z důvodu neuvedení názvu obce v textu hodnocení.

Poř. číslo	**165**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

165. Nesouhlasíme s trasováním komunikace 43 ve variantě navrženém krajem v úseku Svitávka — Severní hranice kraje u Velkých Opatovic. Tato varianta byla protiprávně zahrnuta krajem do ZÚR JMK v roce 2016 bez řádného posouzení v SEA. Pro obce jako Svitávka, Chrudichromy, Boskovice/Mladkov, Bačov, Sudice, Vážany, Knínice u Boskovic, Šebetov, Světlá, Cetkovice, Kořenec, Okrouhlá, Vanovice, Uhřice, Velké Opatovice schází konkrétní posouzení vlivů. Požadujeme, aby AZÚR napravily chybu ZÚR 2016 a aby úsek 43 Lysice — severní hranice JMK byl znova přezkoumán a posouzen v SEA.

Vyhodnocení připomínky

K požadavku na posouzení úseku silnice 43 Lysice — severní hranice JMK uvádíme, že záměr je vymezen v platných ZÚR JMK 2016, které byly potvrzeny rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Vyhodnocení úseku silnice 43 Lysice — severní hranice JMK bylo provedeno v ZÚR JMK 2016 viz dokumentace SEA.

Záměr komunikace „43“ je vymezena v PÚR ČR; vymezený koridor v ZÚR JMK 2016 zajišťuje návaznost na koridor vymezený v ZÚR Pardubického kraje. Z uvedených důvodů nelze záměr vypustit.

Poř. číslo	**166-174**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínek

166. Město Brno má v rámci České republiky jedinečné přírodní zázemí, které je dosud domovem mnohá vzácných rostlin a živočichů. **Mezi zvláště chráněná území ve městě Brně patří i oblast, která je přímo v trasování komunikace „43“ nebo v její bezprostřední blízkosti. Jsme přesvědčeni, že výstavba v trase Německé varianty (Hitlerovy dálnice) by měla velice negativní vliv na chráněné přírodní památky s chráněnými živočichy a rostlinami, a rovněž i na dva přírodní parky Baba a Podkomorské lesy či obora Holedná. Přímo pod hrází přehrady, v řece Svratce žije např. užovka podplamatá, která je řazena mezi kriticky ohrožené druhy**. Na svahových hřbetech a v jejich bezprostředních stanovištích, které jsou např. tvořeny devonskými vápenci, které přecházejí z oblasti hráze a sahají k hladině Brněnské přehrady, rostou vzácné a kriticky ohrožené rostliny, např. koniklec, kavyl, brambořík, oměj vlčí mor pravý atd. AZÚR se těmito důležitými fakty dostatečně nezabývala a nebyly tyto podstatné skutečnosti takřka vůbec řešeny. **Považujeme za nezbytně nutné, aby veškeré vlivy na chráněné oblasti, rostliny a živočichy byly velmi pečlivě a řádně všemi dotčenými orgány, ochránci přírody a zvířat, stejně tak i soudními znalci prověřeny a prozkoumány, a následně detailně odborně vypořádány. Jsme přesvědčeni, že výstavba komunikace „43” v Německé**

trase, a to zejména v oblasti Brněnské přehrady, by měla fatální důsledky na přírodní památky, parky, živočichy, rostliny aj., a to je nepřípustné.

167. V A1 AZÚR nebylo nikterak přihlédnuto k chráněným živočichům, kteří žijí se v těsné blízkosti hráze Brněnské přehrady, v lokalitě Brněnské přehrady a v řece Svratce. Jsou to např. užovky aj. živočichové. Požadujeme, aby byla vypracována studie na základě místního šetření a následně, aby byla přijata taková opatření, která by ochránila chráněné živočichy. s ohledem na uvedené jsme přesvědčeni, že taková výstavba s ohledem na chráněné živočichy není možná a aktualizace ZÚR ji doposud vůbec neřeší. v SEA nebyl vliv na tuto cennou lokalitu řádně vyhodnocen. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a AOPK.

168. V A1 AZÚR nebylo nikterak přihlédnuto k chráněným rostlinám, které se v těsné blízkosti hráze Brněnské přehrady a lokality Brněnské přehrady nacházejí. Jsou to např. koniklece, kavyl aj. Požadujeme, aby byla vypracována studie na základě místního šetření a následně, aby byla přijata taková opatření, která by ochránila chráněné rostliny. s ohledem na uvedené jsme přesvědčeni, že taková výstavba s ohledem na chráněné rostliny není možná a aktualizace ZÚR ji doposud vůbec neřeší. v SEA nebyl vliv na tuto cennou lokalitu řádně vyhodnocen. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a AOPK.

169. V návrhu Aktualizace ZÚR (a v souvisejících studiích) postrádáme uvedení výpočtu a popis vlivu na znečištění vod např. řeky Svratky, Brněnské přehrady, a to v rámci výstavby a následně provedeného koridoru DS40 při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky. V SEA nebyl vliv na tuto cennou lokalitu řádně vyhodnocen. Nezanedbatelný význam může mít Brněnská přehrada z pohledu možného zdroje pro pitnou vodu města Brna pro období suchých let. AZÚR neposuzuje míru a možnost znečištění vody v Brněnské přehradě trasováním komunikace 43 v těsném dotčení Brněnské přehrady v souvislosti s možností využít vodu Brněnské přehrady jako záložního zdroje pitné vody pro Brno v období sucha. **Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a AOPK.**

170. AZÚR neřeší dopad emitovaných exhalací a hlukové zátěže plánované silnice 43 na životní prostředí Brněnské přehrady zejména a mimo jiné i v souvislosti s přemostěním řeky Svratky v místě polohově pod hrází Brněnské přehrady.

Emitované exhalace z přemostění a exhalace z vyústění předpokládaného tunelu pod kopcem Čihadla a Panská horka budou při vanu větrů směrem nad Brněnskou přehradu (exhalace výfukových plynů jsou těžší než okolní vzduch) soustavně zamořovat a kumulovat se a rozptylovat nad hladinou Brněnské přehrady. Zamoření hladiny Brněnské přehrady výfukovými plyny a exhalacemi bude mít pro ekologický a rekreační účel přehrady fatální následky.

AZÚR neřeší dopad emitovaných exhalací a hlukové zátěže plánované silnice 43 na životní prostředí a ekosystém Brněnské přehrady v souvislosti s přemostěním řeky Svratky.

AZÚR neřeší, jak velké množství škodlivin z exhalací bude vyprodukováno v úseku přemostění řeky Svratky za 24 hodin a při jaké předpokládané hustotě a skladbě provozu? Kam se škodliviny a exhalace budou rozšiřovat?

171. AZÚR neřeší dopad emitovaných exhalací a hlukové zátěže plánované silnice 43 na ekologii prostředí řeky Svratky a dopad na zástavbu domů v městské části Brno Kníničky pod přemostěním řeky Svratky v místě polohou pod hrází Brněnské přehrady. Neřeší množství emitované exhalace z přemostění, exhalace z vyústění předpokládaného tunelu pod kopcem Čihadla a Panská horka. AZÚR neřeší dynamickou hlukovou zátěž dopravy na mostní konstrukci. Při směru větru od Brněnské přehrady k ZOO Bystrc (exhalace výfukových plynů jsou těžší než okolní vzduch) budou exhalace soustavně zamořovat a soustřeďovat se a rozptylovat nad hladinou řeky Svratky a do prostoru obytné přilehlé části Kníničky.

Zamoření hladiny řeky Svratky výfukovými plyny a exhalacemi bude mít spolu s hlukovou zátěží mostní konstrukce dopravou dopad na ekologii řeky, přilehlých a na životní prostředí přilehlé zástavby Kníniček.

AZÚR neřeší dopad emitovaných exhalací a hlukové zátěže plánované silnice 43 na životní prostředí zástavby domů v městské části Brno Kníničky v území pod přemostěním řeky Svratky v místě pod hrází Brněnské přehrady a na ekologii řeky Svratky a její rekreační využití.

172. AZÚR neřeší dopad emitovaných exhalací a hlukové zátěže plánované silnice 43 v místě ulice Přístavní. AZÚR zahrnuje do svého návrhu z důvodu trasování silnice 43 přes Bystrc nesmyslný prvek a to přemostění, nebo snad zatubusování silnice 43 při křížení s ulicí Přístavní. Dopravní řešení při ulici Přístavní tak bude v části nástupního prostoru k přístavišti Brněnské přehrady doplněno okouzlujícími dopravními prvky soudobé moderní urbanistiky, které budou jistě obdivovat v průběhu celého roku tisíce obyvatel města Brna, pohybující se zde za účelem rekreace a odpočinku a dále tisíce sezónních turistů a mimobrněnských návštěvníků. Tak to opravdu chceme? I za tuto cenu a za cenu enormních ekonomických vícenákladů stavby nám stojí za to prosadit variantní řešení silnice 43 průtahem přes Bystrc?

Při navrhovaném dopravním řešení dopravního uzlu při ulici Přístavní, vyvolaného trasováním silnice 43 přes Bystrc, dojde ke tvorbě emitovaných exhalací a vzniku hlukové zátěže, což bude mít vliv na životní prostředí na přístupu k Brněnské přehradě a na ekologii prostředí nástupního prostoru přístaviště lodní dopravy. Emitované exhalace budou zamořovat při směru větru směrem nad Brněnskou přehradu (exhalace výfukových plynů jsou těžší než okolní vzduch) ovzduší rekreačního prostoru přístaviště a soustřeďovat se a rozptylovat současně nad hladinou Brněnské přehrady. Zamoření hladiny Brněnské přehrady výfukovými plyny a exhalacemi bude mít pro ekologický a rekreační účel přehrady fatální následky.

AZÚR neřeší dopad emitovaných exhalací a hlukové zátěže silnice 43 na životní prostředí nástupního prostoru k Brněnské přehradě a Přístavišti. Neřeší dopad neestetického urbanistického řešení přemostění ulice Přístavní v nástupním prostoru pro vstup občanů a turistů do prostoru Přístaviště Brněnské přehrady.

AZÚR takto do svého návrhu trasování komunikace 43 přes Bystrc zavádí nesmyslný urbanistický prvek a to přemostění, nebo snad zatubusování silnice 43 nad ulicí Přístavní?

AZÚR neřeší, jak velké množství škodlivin z exhalací bude vyprodukováno v úseku přemostění nebo zatubusování ulice Přístavní za 24 hodin a při jaké předpokládané hustotě a skladbě provozu. Kam se škodliviny a exhalace budou rozšiřovat?

Kdo bude financovat předpokládané vícenáklady spojené s odhlučněním a odtahem emisí z prostoru přemostění ulice Přístavní?

173. V návrhu Aktualizace ZÚR (ani ve studiích) postrádám uvedení výpočtu a popis všech vlivů (hluk, smog, prach atd.) na zoologickou zahradu, která je na protilehlém kopci naproti hrázi Brněnské přehrady, a to jednak v rámci samotné výstavby, ale i následně vybudovaného koridoru DS40 při průchodu komunikace v úseku Bystré — Kníničky. Zvířata v ZOO budou velice ohrožena na zdraví a psychickém stavu, a bude docházet k jejich úmrtí, apatii, depresím či agresi, rozmnožovacím potížím a mnoha dalším zdravotním problémům. v návrhu AZÚR nebylo s těmito vlivy na ZOO nikterak počítáno, přitom hluk z hráze se odráží již nyní, a to za stavu, kdy přes hráz přejede minimum vozidel oproti plánovanému stavu. Hluková signalizace záchranných složek zvířata velmi deprimuje a lze očekávat, že po koridoru DS40/bude pohyb těchto vozidel značný. **Žádáme, aby byla zjednána náprava a řádně posouzeny všechny vlivy na ZOO Brno.**

174. Studie vytvořené pro AZÚR dostatečně neřešily (takřka vůbec) vliv hluku, emisí, prachu a otřesů na rekreační oblast Brněnské přehrady a její okolí, které by se šířily z komunikace „43" a jejich

křižovatek/sjezdů v této oblasti, tj. v k.ú. Bystrc a Kníničky. Uvedené vlivy (emise, hluk, prach, otřesy aj.) by se významně šířily po hladině přehrady, stejně tak do okolí celé přehrady a rovněž do celého údolí řeky Svratky vedoucí dalšími městskými částmi Brna, které jsou kotlinou (nízká cirkulace vzduchu, ve které by se exhalace držely díky významně zhoršeným rozptylovým podmínkám). Rodinné domy v těsné blízkosti hráze Brněnské přehrady by byly doslova těmito vlivy zamořeny což by mělo značně negativní vliv na občany i přírodu. AZÚR se s touto problematikou vypořádala velmi nedostatečně ä je nezbytné, důkladně odborně prověřit veškeré vlivy.

Vyhodnocení připomínek

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – dokumentace SEA) např. v kap. A.6.2.3. *Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu a Vlivy na povrchové a podzemní vody*, A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Je zpracováno také vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na prvky soustavy Natura 2000 (oddíl B – dokumentace SEA).

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru sinice I/43 uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady, natož jeho znehodnocení. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

K požadavku, *aby byla vypracována studie na základě místního šetření a následně, aby byla přijata taková opatření, která by ochránila chráněné živočichy a chráněné rostliny, aby v A1 ZÚR JMK byl dokládán výpočet vlivu na znečištění vod* a *uvádět, jak velké množství škodlivin z exhalací bude vyprodukováno v úseku přemostění nebo zatubusování, uvedení výpočtu a popis všech vlivů (hluk, smog, prach atd.) na zoologickou zahradu* uvádíme, že obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo **navazujícím rozhodnutím**. Stejně tak nelze v A1 ZÚR JMK řešit dopad emitovaných exhalací a hlukové zátěže plánované silnice 43.

Jak jsme již uvedli výše k návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní

prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení A1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. ZÚR obsahují textovou a grafickou část, které tvoří jeden celek. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Kdo bude *financovat* domnělé *předpokládané vícenáklady* není předmětem řešení A1 ZÚR JMK.

Poř. číslo	**175-176**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínek

175. Zadání AZÚR je chybné a nebyla respektována závazná evropská směrnice SEA. Neprovedené posouzení všech rozumných variant. Požaduji přepracování SEA.

Odůvodnění:

Bylo povinností KÚ JMK řádně zpracovat návrh zadání AZÚR (Zprávu o uplatňování ZÚR). Bylo povinností kraje v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (Vyhodnocení SEA) vyhodnotit všechny rozumné alternativy (viz čl. 5 závazné evropské směrnice SEA). Směrnice SEA, článek 5 požaduje posouzení všech rozumných náhradních řešení (alternativ). Toto nebylo provedeno. Měla být i z tohoto důvodu posouzena Optimalizovaná trasa 43 a severní obchvat Kuřimi, pro které jsou v platných ZÚR vymezeny územní rezervy. Toto nebylo respektováno a jedná se tedy o zásadní porušení právních předpisů. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP.

176. Posouzení v místech, kde dochází k překračování hygienických limitů, kde je národní park, či chráněná oblast a komunikace tuto oblast protne je nutno posuzovat v SEA různé smysluplné alternativy. Bez tohoto variantního posouzení by nebyl dodržen zákon. Žádám tedy, postup při schvalování AZUR nebyl překročen zákon SEA či další posuzování ke snižování počtu možných variant byly navrženy min. 2 smysluplné alternativy nikoliv modifikace jediné alternativy.

Odůvodnění:

Nelze v rozporu se zákonem snižovat počty alternativ dle nejasných postupů a předem nedefinovaných parametrů volby bez metodického postupu zpracování SEA, případně zúžení variant na jedinou. To by bylo v rozporu se zákonem, protože územní studie nelze projednat z jednotlivými účastníky a nemůže sloužit jako podklad pro rozhodování. Zvláště, obsahuje-li množství chyb, nepřesností, a i odpírá fyzikální princip šíření hluku.

Vyhodnocení připomínek

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „*Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhovat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).*

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž vyplývá, které varianty budou v návrhu A1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně Vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Poř. číslo	**177-178**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínek

177. Je vadné hodnocení SEA a tím je vadné i stanovisko SEA.

Odůvodnění:

SEA k AZÚR se nijak konkrétně nezabývá vlivy na obec Všechovice. Přitom podle rozsudku Nejvyššího správního soud z roku 2012, kterým byly zrušeny ZÚR JMK z roku 2011, NSS autoritativně konstatoval, že posouzení SEA musí být jak kvalitativní, ta kvantitativní. Toto vyhodnocení absentuje. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP

178. Pro oblast Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice nebyly v SEA k AZÚR jinak přezkoumatelně a kvantitativně posouzeny kumulativní a synergické vlivy.

Odůvodnění:

Pro neposouzení kumulativních vlivů v této oblasti. Byly zrušeny ZÚR z roku 2011 Soud stanovil, že tyto posouzeny být musí, a to nejen kvalitativně, ale i kvantitativně. Toto se nestalo. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

Vyhodnocení připomínek

Podatelé konkrétně neuvádí, v čem spatřují nesprávnost vyhodnocení vlivů na ŽP.

Postup hodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí. Tento postup byl použit při hodnocení ZÚR JMK a byl respektován při předkládaném hodnocení A1 ZÚR JMK na životní prostředí. MŽP dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce A1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA. Z vyhodnocení vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant vlivy dotčením v podání jmenované obce a oblastí zabýval. Hodnocení SEA je zpracováno v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK a nelze tedy dovozovat neřešení posouzení vlivů na konkrétní obec jen z důvodu neuvedení názvu obce v textu hodnocení. K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy v kap. A.6.3. *Hodnocení synergických a kumulativních vlivů*.

Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnici: -2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

Poř. číslo	**179**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

179. Stanovisko SEA k návrhu AZÚR je vadné.

Odůvodnění:

Ve stanovisku SEA z 01/2016 MŽP uvedlo: „*Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v* ***brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel***“. S tímto rozporem se zákonem se nové stanovisko SEA nijak nevypořádalo a je tedy vadné. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

Vyhodnocení připomínky

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopiratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění A1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„*MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu*.“

K překračování imisních limitů uvádíme níže údaje:

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek

V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Poř. číslo	**180**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

180. MŽP měla vydat odborné stanovisko k AZUR, a své stanovisko dle materiální pravdy odůvodnit dle dopadů na zdraví občanů (tak aby mělo toto stanovisko smysl). Navíc je možno použít pouze ty podklady, o kterých není pochyb. Mohu požádat jaké podklady tedy MŽP použila (pro doložení dopadů nového plánu AZUR na lidské zdraví v SEA.) V případě že použila hlukovou a rozptylovou studii, žádám jak se s každou připomínkou, která byla v akustické i rozptylové studii kritizována vypořádala a zda-li věcné pochybení v dané studii připustila či nikoliv. Žádám o vyjádření ke každému bodu zvlášť, neb posudky na akustickou i emisní studii MŽP prokazatelně dostala. Tuto připomínku musí zpracovat MŽP.

Vyhodnocení připomínky

V souladu se stavebním zákonem proběhlo veřejné projednání A1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, ke kterým MŽP vydává stanovisko. Jako podklad tedy využilo dokumentaci A1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Poř. číslo	**181-183**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínek

181. Jednu z hlavních rolí v procesu AZÚR s výběrem výsledné varianty má orgán ochrany zdraví, a to dle vlivů na zdraví obyvatel, přičemž orgán ochrany zdraví má být garantem, že tomu tak bude. Je nutné, aby rozhodoval dle věrohodně a plně doložených posouzení dopadů na zdraví obyvatel a také aby nepřipustil absenci plnohodnotného posouzení synergických a kumulativních jevů, které se provádějí pouze v ZÚR. Požaduji vyhodnocení celkových (tzv. kumulativních) vlivů zvláště v oblasti napojení D/S43 na D1.

Odůvodnění:

Pouze splnění hygienických limitů zaručí budoucí realizovatelnost záměru. Je-li vyjádřením orgánu ochrany zdraví, které vydává stanovisko, pouze papír nedokládající ani, že daná varianta dává šanci ji realizovat, a tedy schází kvalitně provedené hodnocení vlivů na zdraví a klíčovým podkladem je územní studie s mnoha identifikovanými a orgánem ochrany zdraví ignorovanými zásadními vadami v posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší, pak je vyloučeno, aby toto bylo označováno pořizovatelem za objektivní hodnocení a platné stanovisko. Orgán ochrany zdraví musí ve stanovisku jednoznačně doložit a dále odůvodnit, která z variant má nejnižší dopady a tu preferovat, případně preferovat i další s obdobnými vlastnosti a dopady. a dále doložit i z jakých podkladů čerpal. Přičemž tyto podklady musí být takové, aby o nich nemohlo být pochyb (což například akustická studie AZUR prokazatelně nesplňuje — viz posudek) — viz princip materiální pravdy. Bez těchto doložení — které ve stanovisku nejsou není možno požadovat za platný dle zákona. Nedošlo tedy ke splnění zákonné povinnosti orgánu ochrany zdraví.

182. Je vadné stanovisko KHS JMK.

Odůvodnění:

KHS JMK byla prokazatelně informována o vadách hlukové studie. Přesto vydala souhlasné stanovisko. Navíc proti expertnímu hodnocení hlukové studie [redacted] kraj nepostavil žádné jiné vyhodnocení, tedy vědomě pokračoval v chybném řízení pro AZÚR. Reakce zpracovatelů hlukové a územní studie je reakcí osob podjatých. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS.

183. KHS JMK měla vydat odborné stanovisko k AZUR, a své stanovisko dle materiální pravdy odůvodnit dle dopadů na zdraví občanů (tak aby mělo toto stanovisko smysl). Navíc je možno použít pouze ty podklady, o kterých není pochyb. Mohu požádat jaké podklady tedy KHS použila (pro doložení dopadů nového plánu AZUR na lidské zdraví.) v případě že použila hlukovou a rozptylovou studii, žádám jak se s každou připomínkou, která byla v akustické i rozptylové studii kritizována vypořádala a zdali věcné pochybení v dané studii připustila či nikoliv. Žádám o vyjádření ke každému bodu zvlášť, neb posudky na akustickou i emisní studii KHS prokazatelně dostala. Tuto připomínku musí zpracovat KHS JMK.

Vyhodnocení připomínek

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, DS41-A a DS41-B uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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.

Podatelé vyslovují vlastní názor ke kladnému stanovisku dotčeného orgánu, které je pro pořizovatele závazné.

V souladu se stavebním zákonem proběhlo veřejné projednání A1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, ke kterým KHS vydává stanovisko. Jako podklad tedy využila dokumentaci A1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu A1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydá tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Poř. číslo	**184**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

184. Požaduji dopracování podkladového materiálu AZÚR – Územní studie – o vyhodnocení kumulativních vlivů.

Vyhodnocení kumulativních vlivů ve studii absentuje. Zanedbáním těchto vlivů dochází k systémové chybě a nevěrohodným výsledkům výběru variant. Nevyhodnocení kumulativních vlivů ohrožuje realizovatelnost záměrů z důvodů překročení hygienických limitů pro hluk a znečištění. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS.

Vyhodnocení připomínky

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Poř. číslo	**185-186**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínek

185. Rozpor s NATURA 2000 – Bosonožský hájek

Odůvodnění:

Návrh AZÚR je likvidační pro uvedenou lokalitu evropského systému NATURA 2000. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

186. Je nepřípustné trasovat 43 těsně okolo lokality NATURA 2000 – Malhostovické kopečky. Požaduji řádné prověření vlivu komunikace D/S43 na lokalitu Natura 2000 Malhostovické kopečky.

Odůvodnění:

Přírodní památka Malhostovické kopečky zároveň patří do seznamu evropsky významných lokalit. v této lokalitě se vyskytuje řada vzácných a chráněných rostlin a silně ohrožené druhy. Plánovaná trasa 43 tuto lokalitu jen těsně míjí, exhalace ze zavlečené dopravy budou jistě likvidovat vzácnou flóru. Jak je doloženo již z procesu EIA, trasováním 43 by vznikl významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany lokality systém u NATURA 2000. Vyhodnocení vlivu komunikace na tuto unikátní lokalitu v AZUR není. Toto bylo chybně v hodnocení NATURA 2000 k AZÚR chybně posouzeno. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP

Vyhodnocení připomínek

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *"V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9 170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střevíčník pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR."*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační, jak uvádí podatelé.

Poř. číslo	**187**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

187. Navržená komunikace 43 je likvidační pro cennou oblast „Krkatá bába

Odůvodnění:

Přírodní rezervace od r. 1977, přírodní památka od r. 1997. Na chráněném území se vyskytují silně ohrožené druhy rostlin. Je to unikátní přírodní památka, kterou respektovali i stavitelé „Hitlerovy dálnice". Oblast „Krkatá Bába" je výjimečnou lokalitou. Nechtěla ji zničit ani okupační moc za 2. Světové války. Návrh AZÚR je však lokalitu likvidační. v SEA nebyl vliv na tuto cennou lokalitu řádně vyhodnocen. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a AOPK.

Vyhodnocení připomínky

Dotčení PP Krkatá Bába je hodnoceno v oddílu A Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na ŽP (např. kap. A.4.3., A.7.2. a A.11.3.)

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru silnice I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování. V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor DS41 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Krkatá Bába, PR Obůrky – Třeštěnec a jejich ochranná pásma a ochranné pásmo PP Čtvrtky za Bořím, zajištění dostatečné prostupnosti silničního tělesa pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění.*

Z textu je zřejmé, že se projektant posouzením vlivů na PP Krkatá Bába zabýval a navrhl požadavky k minimalizaci vlivů promítnuté do Stanoviska SEA.

Poř. číslo	**188**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

188. Jako nedostatečně shledávám v podkladových materiálech pro AZUR posouzení vlivu dopravy na přírodní památku Šiberná, kdy budoucí doprava může tuto žádanou přírodní lokalitu poničit. Zrealizováním jižního obchvatu Kuřimi by došlo k poškození chráněné přírodní památky č. 1440 Šiberná. Kromě obludného projektu mostu a tubusu, který autoři ZUR prosazují, bude v dané lokalitě silně narušena místní flóra a fauna.

Požadujeme posouzení vlivů, které bude mít doprava ve vzdálenosti cca 100 metrů od chráněného parku, a aby byly tyto vlivy na toto přírodní chráněné území minimalizovány. Požadujeme tedy, aby bylo v aktualizaci ZUR popsáno, jakým způsobem bude místní flora a fauna ochráněna před negativními vlivy z případného jižního obchvatu Kuřimi.

Vyhodnocení připomínky

Projektant A1 ZÚR JMK se posouzením vlivů na krajinu zabýval ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA). Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS45 (Kuřim, jižní obchvat) a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS45 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS45 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních*

zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.

Poř. číslo	**189**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

189. V podkladech posuzování vlivů na životní prostředí SEA, část A, jsou specifikovány vlivy záměru dle AZUR na vodní zdroje. V kapitole A.4.6 chybí vyjmenování, a tedy pravděpodobně i posouzení záplavové oblasti Q100, z Mozovského potoka pod plánovaným jižním obchvatem Kuřimi.

Požadujeme vyjádření dotčeného orgánu, tedy Ministerstva životního prostředí a dopracování posouzení vlivu záplavové oblasti na budoucí plánovaný jižní obchvat Kuřimi.

Vyhodnocení připomínky

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA). Koridor D45 jižní obchvat Kuřimi byl hodnocen viz. oddíl A SEA. V kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* jsou popsány potencionální vlivy. Z vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS45 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant dotčením záplavového území vodního toku Kuřimka zabýval. Součástí vyhlášeného záplavového území vodního toku Kuřimka je i území Mozovského potoka.

Poř. číslo	**190**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

190. Na str. 106 Odůvodnění AZÚR je uvedeno:

- **Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie**

Hluková a rozptylová studie byla zpracována pro celé řešené území. Jejich výsledky jsou vztaženy k počtu obyvatel dotčeného území. Jsou sumarizovány počty lidí, kterých dojde k nárůstu Či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku a nárůstu či poklesu imisní zátěže (vždy oproti nulovému stavu 2035).
Každé z těchto tří porovnání je zpracováno jiným způsobem, neboť hodnotí jiné jevy vyvdané dopravním řešením, vychází z jiných podkladů; předpisů či metodik. Z pohledu životního prostředí a z pohledu hlukové a rozptylové studie jsou varianty hodnoceny kvantitativním způsobem, zatímco z pohledu dopravně-urbanistického jsou hodnoceny kvalitativním způsobem. Dopravně – urbanistické hodnocení zahrnuje popis a interpretaci komplexnější a informačně méně uzavřené reality, než je tomu v případě hodnocení environmentálního. Užití kvalitativní metodologie je zde proto oprávněné a v rámci pragmatického rámce informačně užitečnější. Celkové hodnocení, tj. sloučení dopravně – geografického, zdravotního a environmentalistického hodnocení je primárně kvalitativní (s především

	slovně formulovanými argumenty) — důvodem je logicky vzrůstající složitost popisované reality, a tedy i nižší pragmatická užitečnost výhradně kvantitativní informace.

Už tento popis potvrzuje, že nebylo postupováno podle metodiky pro hodnocení vlivů pro ZÚR jako koncepce. Formulace výše citované dokládají totálně chybný postup hodnoceni a ukazuje to, jak se srovnávala jablka s hruškami bez použití jasných kritérií.

Na str. 106 je také tvrzeno, že „Řešené území bylo pro potřeby dopravního vyhodnocení rozčleněno na 11 oblastí. Jedná se o oblasti Kuřim, Severozápad, Bystrc, DI-západ, Rosice, Jihozápad, Jih, Jihovýchod, DI-východ, Slatina — Šlapanice — Tuřany a vnitřní město Brno. Při hodnocení byly sledovány dopady budoucí dopravní infrastruktury na dopravní vazby v uvnitř oblasti nebo vliv na dopravní vazby v ostatních oblastech.“ Jak toto bylo v realitě aplikováno, není v odůvodnění návrhu AZÚR uvedeno a celý postup je nepřezkoumatelný.

Vyhodnocení připomínky

Podatelem uváděný text je vytržen z Odůvodnění A1 ZÚR JMK z kap. *Obsah a výsledky ÚS JMK, 4. krok – přístup a hodnocení a porovnání variant a 5. krok – Věcné porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického.* Jedná se o popis postupu porovnání variant v ÚS JMK nikoliv v A1 ZÚR JMK.

Důvody rozčlenění na 11 oblastí je uveden v ÚS JMK II. Etapa.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) A1 ZÚR JMK **podkladem** pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví v A1 ZÚR JMK bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA A1 ZÚR JMK.

Dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

Poř. číslo	**191**
Téma	**SEA, NATURA**

Text připomínky

191. Hodnocení hlučnosti by mělo postihnout všechny zdroje hluku — tj. synergické a kumulativní vlivy, i když není pro současné působení několik rozdílných zdrojů hluku stanoven limit hlučnosti.

Vyhodnocení připomínky

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci Územní studie byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí včetně hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Poř. číslo	**192-193**
Téma	**Hospodárné vynakládání prostředků**

Text připomínek

192. Podávám připomínku k porušení stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho následných novelizací v § 19, odst. (1) v písmeně i) ve kterém se doslovně zákonem požadováno „stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení". Návrhem Aktualizace č.2 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje je v případě navrženého koridoru DS40 I/43 a DS41 I/43 toto zákonem požadované ustanovení nedodrženo. Zničením kvality bydlení v zasažených zónách trasování koridoru dotčených silničních staveb DS40 a SD41 je tedy v rozporu se stavebním zákonem.

193. Kraj byl povinen postupovat podle ust. § 19/1/j) stavebního zákona, tj. prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Toto v AZÚR zcela schází a AZÚR musí být přepracovány, neb ani jedno hodnocení nebralo ohledy na cenu varianty R43. Žádám doložit ekonomickou rozvahu ekonomičnosti řešení trasy silnice 43 přes Bystrc v porovnání s „Optimalizovanou variantou".

Odůvodnění:

Je nepochybné, že pokud existují dvě varianty a jedna z nich o 10+ miliard dražší neb je zde mnoho kilometrů tunelů navíc oproti variantě druhé, pak toto nesmí být v AZÚR pominuto. Varianta zatunelování a tunelů spolu se systémem okružních křižovatek je enormně investičně drahé řešení v porovnání s variantou „Optimalizovaná varianta". Dle studie nákladovosti jednotlivých variant jižního a severního obchvatu Kuřimi, které si nechalo vypracovat ŘSD, je jižní obchvat Kuřimi o 2,6 miliardy korun nákladnější, jak obchvat severní. Tato skutečnost je tedy opět v rozporu se stavebním zákonem, a tedy trasování koridoru silničních staveb DS40 a DS41 je nezákonné. Tuto připomínku musí vypořádat MMR

Vyhodnocení připomínek

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného „zničení kvality bydlení" v trase navržených koridorů pro vedení silnice I/43 (DS40 a DS 41) a z porovnání nákladů variant obchvatu Kuřimi.

Kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na kvalitu bydlení a zdraví občanů, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a další dopravně – inženýrská kritéria, vlivy na různé složky životního prostředí i socioekonomické a technickoekonomické důsledky záměrů, které je třeba posoudit v širších souvislostech.

Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni. Proto byla jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK zpracována ÚS JMK, jejímž cílem bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv, a to včetně územních rezerv pro vedení dálnice D43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na životní prostředí a lidské zdraví, které varianty posoudily v podrobnějším měřítku.

Územní studie JMK umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech.

Na základě výsledků územní studie byly vybrány varianty D43-I/43, které byly zapracovány do návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde může docházet k překračování limitů hluku a znečištění ovzduší a tím k riziku ohrožení zdraví obyvatel a životního prostředí.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož obsahem je jak hodnocení vlivů jednotlivých záměrů obsažených v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK i Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jako celku jak na životní prostředí, tak na další skutečnosti. Zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je samo o sobě naplněním úkolu územního plánování stanoveného v § 19 stavebního zákona.

Z uvedeného je zřejmé, že vzhledem ke komplexnosti posuzování záměrů jak v ÚS JMK, tak v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, je nemyslitelné, že by byl při tomto postupném nalézání a zpřesňování optimálního řešení opomenut některý z cílů či úkolů územního plánování. Naopak tvrzení podatele, opírající se pouze o údajné „zničení kvality bydlení“ v trase navrženého vedení silnice I/43 a o porovnání nákladů variant jediné součásti celkového dopravního řešení (tj. pouze obchvatu Kuřimi), má charakter nepodložené spekulace na základě subjektivního názoru vycházejícího z jednostranného pohledu na dopravní problematiku.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty.

Poř. číslo	**194-195**
Téma	**Hospodárné vynakládání prostředků**

Text připomínek

194. Rozhodně nesouhlasím s vymezením koridoru komunikace 43 v Hitlerově variantě a nechci, aby kolem Všechovic tato rychlostní silnice vedla.

Chci i nadále žít na klidném místě, v přírodě, bez aut, hluku, prachu, smradu… Pokud povede silnice v tak těsné blízkosti Všechovic, vznikne tak velký hluk, který neutichne ani v noci. Přestěhovala jsem se do této klidné obce z Brna, abych právě hluk eliminovala ve svém životě. Dalším nepříjemným dopadem bude velká prašnost, a to se mi vůbec nelíbí.

195. Požadujeme, aby se kraj stal řádným hospodářem a prosazoval takovou variantu 43, která je i ekonomicky pro obyvatele a kraj výhodná, tj. aby zbytečným zavlékáním dopravy do obydlených oblastí nesnižoval cenu nemovitostí v těchto oblastech a nenavrhoval k realizaci protihluková ochranná opatření způsobená tímto zbytečným závlekem dopravy do obydlených oblastí, tj. taková stavebně technická řešení trasy silnice 43, při kterých bude zatunelování a protihluková ochrana v dotčených oblastech bydlení doslova násobně dražší než varianta tvořící obchvat brněnské aglomerace v „Optimalizované variantě“. a dále nenavrhoval k realizaci takovou variantu 43, která na protihlukových ochranách v oblasti města způsobí, že tato varianta bude doslova násobně dražší než varianta tvořící

severozápadní obchvat brněnské aglomerace. Zavlékání dopravy do oblasti města způsobí, že tato varianta bude doslova násobně dražší než varianta tvořící severozápadní obchvat brněnské aglomerace. **Bylo povinností kraje podle stavebního zákona prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.**

Odůvodnění:

Ekonomicky a z hlediska veřejného zájmu je nejvýhodnější ta varianta, která má nejmenší negativní vlivy na zdraví, nesníží hodnotu majetku v blízkosti bydlících občanů a nevyžaduje nákladná protihluková opatření. Standardním řešením pro tranzit je proto budovat obchvaty obcí, trasované zcela mimo obydlené oblasti. Tranzitní doprava nemá tedy být zavlékána do měst, což platí zejména pro kamionovou dopravu, ta nemá žádný důvod do města zajíždět, znamená snížení pohody bydlení, zvýšené zdravotní riziko i snížení ceny nemovitostí a násobnou cenu za protihluková opatření na dané komunikaci.

Vyhodnocení připomínek

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 (popř. i hodnotu nemovitostí), 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 kvalitu bydlení a zdraví občanů, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a další dopravně – inženýrská kritéria, vlivy na různé složky životního prostředí i socioekonomické a technickoekonomické důsledky záměrů, které je třeba posoudit v širších souvislostech.

Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni. Proto byla jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK zpracována ÚS JMK, jejímž cílem bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv, a to včetně územních rezerv pro vedení dálnice D43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice.

Územní studie JMK umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech.

Na základě výsledků územní studie byly vybrány varianty D43-I/43, které byly zapracovány do návrhu A1 ZÚR JMK.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA), kde je obsaženo posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší včetně prašnosti dalších aspektů). Potencionální vlivy záměrů jsou popsány v kap. A.6 dokumentace SEA.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru komunikace D43/S43 a jeho variant a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V dokumentaci SEA v kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru I/43

uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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.

Co se týče možného snížení hodnoty majetku občanů v důsledku umístění dopravních staveb v blízkosti těchto nemovitostí podotýkáme, že vymezením koridoru pro záměr v A1 ZÚR JMK nedochází ke ztrátě hodnot nemovitostí.

K namítanému snižování cen nemovitostí „zbytečným zavlékáním dopravy“ dále uvádíme, že Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011, obecné závěry k problematice zátěže území v rámci územního plánování, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku č. j. 2 Ao 3/2011 - 150 ze dne 02.06.2011, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

Poř. číslo	**196**
Téma	**Hospodárné vynakládání prostředků**

Text připomínky

196. V dokumentaci k aktualizaci ZÚR Jihomoravského kraje není ani zmínka, zda navržené řešení „D43 a komunikační sítě aglomerace Brno” **vykazuje svoji ekonomickou opodstatněnost** (NPV, IRR, BCR včetně ekonomické návratnosti) a **reálnou možnost výstavby** včetně jejího harmonogramu. **Účelnost a proveditelnost je nejasná** (není prokázaná) u navrhovaného řešení aktualizace ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

Územní plánování má za úkol prověřovat a vytvářet v území podmínky …. nikoli dokládat ekonomickou opodstatněnost a návratnost a harmonogram výstavby, ty jsou řešeny až při přípravě stavby. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

Poř. číslo	**197**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

197. Doporučení územní studie není ze zákona rozhodnutím

Odůvodnění:

Při odmítnutí varianty obchvatu brněnské aglomerace došlo v rozporu se zákonem, přičemž odvolávání se na *„doporučení“* územní studie je také nezákonné, protože územní studie není veřejně projednanou územně plánovací dokumentací, ale jen územním podkladem, který nemůže žádnou variantu odmítnout, může varianty jen vyhodnocovat. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

Vyhodnocení připomínky

Lze souhlasit s názorem podatelů, že ÚS JMK není ze zákona rozhodnutím. ÚS JMK prověřila a vyhodnotila 15 variant D43-I/43. Vymezení variant vycházelo z územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Poř. číslo	**198**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

198. Vadné úkony zastupitelstva JMK/ Požaduji nápravu vadných úkonů zastupitelstva JMK v procesu pořizování AZÚR. Požaduji správný postup výběru trasy komunikace D/S43, tedy výběr z variant včetně varianty obchvatu Brna na zastupitelstvu JMK.

Odůvodnění:

Zastupitelstvo přes varování navázalo na chybnou územní studii, do pořizování ZÚR neoprávněně zahrnulo jen „Hitlerovu" trasu 43/„německou" trasu D/S43 a chybně připustilo, že nebyl posouzen ani severní obchvat Kuřimi, a to ani jako samostatná komunikace ani jako součást D43. Výběr varianty koridoru pro komunikaci D/S43 proběhlo chybně. Výběr koridoru měl proběhnout na 29. zasedání Zastupitelstva JMK, kde se však nevybíralo z tras komunikace, ale pouze z „technických parametrů" komunikace v téže trase. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námitky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu A1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení" přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování A1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a A1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci A1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování A1 ZÚR JMK.

Hluková studie byla zpracovaná pro ÚS JMK, která byla jedním z podkladů pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Proto na ni nelze aplikovat hodnocení odpovídající požadavkům na dokumentaci pro územní řízení či dokumentaci EIA. Hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba umísťovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případné

hlukové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

K ÚS JMK a jejím částem, k rozptylové studii a posouzení akustické části podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „…. *Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c".* V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Připomínka dále směřuje k „předvýběru" variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:" *Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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."*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:"… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování* ***konečného rozhodnutí o využití tohoto území*** *a k aktualizaci ZÚR."*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:" Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena…"*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž vyplývá, které varianty budou v návrhu A1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu

o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně Vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

K severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Poř. číslo	**199**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

199. Je nutné vypustit bod 70 výroku, kde se uvádí „*Vymezením koridoru mimo zastavitelné plochy se pro potřeby ZÚR JMK rozumí zastavitelné plochy, vymezené v podkladu „Zhodnocení potenciálu území" (UAD studio, PK Ossendorf s. r. o., 2014), tj. k datu 01/2014".* Toto je zcela nezákonné, neb vymezení koridoru určuje pouze a jen ZÚR jako opatření obecné povahy a všechny koridory musí být plně zahrnuty do grafické části ZÚR a plně, a to v každém detailu použitém v ZÚR popsány a odůvodněny v textové části ZÚR. V žádném případě nelze činit rozhodnutí na základě ZÚR s tím, že součástí závazné části ZÚR je nějaký veřejně neprojednaný podklad.

Vyhodnocení připomínky

Předmětný bod se vztahuje ke koridorům vymezeným v ZÚR JMK 2016. K domnělé nezákonnosti vymezení koridorů v ZÚR JMK 2016 dodáváme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019 a usnesením Ústavního soudu ze dne 28. dubna 2020.

Poř. číslo	**200**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

200. Nepřiměřená lhůta na projednávání. Nepřiměřeně krátká doba k projednání návrhu AZÚR dle vyhlášky.

Odůvodnění:

Návrh AZÚR má cca 1500 stran. Toto je mimořádně velký dokument a bylo nutno stanovit **přiměřeně delší lhůtu.** Cca 1400 stran není v lidských silách občanů prostudovat ve lhůtě dané pořizovatelem. Nebylo možné projednávat současně AZÚR a ÚP Brna. Dny za nouzového stavu nelze počítat do platného běhu lhůty. Tuto připomínku musí vypořádat MMR. S ohledem na vyhlášený nouzový stav v ČR, značně omezenou možnost shromažďování, které významným způsobem omezilo možnost konzultovat s odborníky objem více než 1500 stran a příloh AZÚR. My občané jsme museli dodržovat nařízení vláda, bedlivě sledovat zdravotní stav nás a našich blízkých, nadále v tuto dobu jsou stále značná omezení v komunikaci a v přístupu k informacím atd. Považujeme toto načasování i stanovenou lhůtu pořizovatelem za značně omezující a v mnohém i za diskriminační. Požadujeme Vaše stanovisko.

Oproti plánované změně územního plánu města Brna není změna krajského plánu nijak masivně komunikována směrem k veřejnosti, termín veřejného projednání byl stanoven na dobu, kdy je většina lidí v práci a byla stanovena pouze minimální lhůta 7 dnů pro podání jakýchkoliv námitek či připomínek. Nevnímám toto jako vstřícný přístup k občanům.

Vyhodnocení připomínky

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení *„upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou“*.

Zákon dále stanoví: *„Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.“* Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsané lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla

plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání A1 ZÚR JMK byl stanoven způsobem, který předpokládá právní úprava. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl doručen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Za doručenou se veřejná vyhláška považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Podle § 39 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů se může veřejné projednání konat nejdříve 15 dnů ode dne doručení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se případně fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu A1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za neodůvodněný.

Výše uvedené zákonné lhůty byly dodrženy, což znamená, že veřejnost měla na prostudování a připomínkování veřejně projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nikoli 7, ale 15 +15 + 7 = celkem 37 kalendářních dnů. Po celou tuto dobu byla dokumentace zveřejněna v elektronické podobě a rovněž mohl podatel využít nabídku studia zveřejněné dokumentace v podobě listinné, a to pro tento účel vyčleněné samostatné místnosti v budově krajského úřadu na Žerotínově náměstí v Brně.

K souběhu veřejného projednání návrhu A1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh A1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh A1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek

času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě A1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobě. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné. K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování A1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz. V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu A1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvrzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

Poř. číslo	**201**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

201. Nelze protiprávně slibovat „nadstandardní“ ochranná opatření.

Odůvodnění:

Trasa silnice 43 je do AZÚR prosazena i poté, co není vyjasněno financování protihlukových a protiemisních opatření formou zatunelování silnice v úseku od ulice Černého po vyústění u Brněnské přehrady. Toto je krajem slibováno na pomýlení veřejnosti. Státní investor nemůže vydat veřejné finance za cokoliv, co není standardní, tj. v souladu s předpisy. Pokud nebude v AZÚR jednoznačně uveden investor protihlukových opatření, nelze AZÚR akceptovat jako závazný dokument Jihomoravského kraje. Má-li být vybudovány nadstandardní opatření (nikoliv z veřejných peněz), je nutno sdělit, jaké nadstandardní opatření bude použito, kolik bude stát a závazek soukromého subjektu, že daný prvek zafinancuje. v případ, že tento závazek bude chybět, bude to závazek úředníků kraje, kteří dané AZUR připravily a zástupců, kteří to schválili, že nadstandardní opatření bude postavěno v jejich režii za soukromé peníze. Bez řádné kolaudace tohoto nadstandardního opatření, však nesmí být tato komunikace uvolněna k provozu. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

Vyhodnocení připomínky

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. ZÚR obsahují textovou a grafickou část, které tvoří jeden celek. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj

území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Kdo bude financovat standardní či nadstandardní protihluková a protiemisní opatření, není předmětem řešení A1 ZÚR JMK.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu A1 ZÚR JMK navrhována nadstandardní opatření k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Poř. číslo	**202**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

202. Požaduji přesnou specifikaci a přesné umístění protihlukových a protiemisních opatření, spolu s přesným vymezením jejich použití na budoucí komunikaci D/S43.

Pouze přesná definice, specifikace a umístění navržených protihlukových a protiemisních opatření umožní správně posoudit budoucí hlukové a emisní zatížení obyvatel. Nedostatečné vyhodnocení vlivu hluku a emisí na obyvatele ohrožuje realizaci záměru.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni Aktualizace ZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Požadavek je nad rámec podrobnosti ZÚR. Přesná specifikace a umístění protihlukových a protiemisních opatření je možné v rámci územního a stavebního řízení, kdy bude již navrhován konkrétní dopravní stavba.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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.

Poř. číslo	**203-206**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínek

203. Není možné, aby do AZUR či do dalšího plánovaní byly vtěleny příkazy citové vydírání či nesmyslné sliby úředníků. Např. zajistit nadstandardní hlukové opatření např. v podobě tunelů.

Odůvodnění:

Zákon zná pouze standardní opatření proti hluku. Tj. úředník není schopen zajistit vybudování nadstandardních opatření. Má-li být v území doloženo, že zde budou nadstandardní opatření, je nutno tyto opatření pojmenovat, schválit rozpočet a definovat kdo bude plátcem těchto opatření. Není-li to definováno, je možno použít závěr, že skupina úředníků a zástupců lidí, kteří plán vypracovali a chválili budou těmito plátci a dané protihlukové opatření zaplatí ze svých příjmů — nadstandardní protihlukové opatření nebudou proplaceny z veřejných zdrojů. Prosím tedy, buď aby se k tomu úředníci a zástupci přihlásily a zavázali zaplatit, nebo byly tyto nesmysly z AZUR vyškrtnuty.

204. Požadujeme, aby. slovo „nadstandard" bylo z návrhu Aktualizace ZÚR vypuštěno a nahrazeno jasnou garancí a jasnou podmínkou výstavby, nikoli jen planým příslibem vybudování tunelů, tubusů či překrytí komunikace v úseku Bystrc — Kníničky tj, od jižní části ulice Černého zá severní hranici k.ú. Kníničky a v oblasti MÚK Troubsko, který nikdo nakonec neuhradí. ŘSD jako státní instituce je financováno ze státních peněz a státní správa nadstandardy nehradí. Žádáme Vás o předložení jasné garance státu o financování uvedeného nadstandardu.

205. V bodě výroku 81d pro úsek Troubsko (D1) — Kuřim — Lysice se v úkolech pro územní plánování, v bodě i) požaduje *„V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov."* Toto je zcela nevykonatelné, neboť nelze lidem slibovat a v návrhu AZÚR stanovovat zajištění „nadstandardních" opatření.

206. Požadujeme, aby v místech kdekoliv na trase D43/R43, včetně komunikací, které tuto trasu křižují, byl zrušen jakýkoliv jiný hlukový limit než 60/50 dB a ten byl prokazatelně dodržen.

Odůvodnění:

Jiné hlukové limity SHZ (70/60 dB) či zvýšený limit (65/55 dB) je možno použít u historicky datovaných tras zkolaudovaných před rokem 2001. Nicméně limity definované u těchto tras je možno používat pouze dočasně. Slovo dočasně neznamená věčně. Tj. rozhoduje-li se o budování nových komunikací a křižovatek v rozsahu sta miliard korun, měly by být postaveny tak, že by každá komunikace na trase R43/D43 musela splňovat základní hygienický limit 60/50 dB. Neb použití starých limitů by znamenalo, že hlučnost na trase R43/D43 by v tomto místě nebyla dodržena a danou komunikaci by nešlo schválit. Navíc i limit SHZ má platit pouze dočasně, je pouze oddálení konečného řešení stavu hlučnosti, tj. kdy jindy by se měl odstranit než v okamžiku přestavby daného území za miliardy korun. a kdy jindy by měla nastat náprava než tehdy, kdy se přestavují základní síť silnic v JMK za miliardy korun. Je-li možno slíbit legálně nadstandardní protihlukové opatření, je nutno i prokazatelně zrušit tyto staré hlukové zátěže. Přitom do míst ze starými hlukovými zátěžemi se základní opatření odkládá z důvodu toho, že cena těchto opatření je vysoká. Jsou-li schopni úředníci zajistit nadstandardní protihluková opatření u nové trasy dálnice D43/R43, jistě budou schopni zajistit i opatření k odstranění nadlimitní zátěže, které se již přes 20 let odkládá u silnic u kterých platí SHZ. Jiný přístup by znamenal diskriminaci obyvatel, která je však zakázána zákony ČR. Na tuto námitku by mělo reagovat KHS (MZ), MŽP a MMR

Vyhodnocení připomínek

Územní plánování je o navrhování nových záměrů, u kterých z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci 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.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu A1 ZÚR JMK navrhovány nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

K požadavku na *předložení jasné garance státu o financování uvedeného nadstandardu* uvádíme, že A1 ZÚR JMK byla projednána s dotčenými orgány tedy i s Ministerstvem dopravy, které k formulování požadavků nemělo připomínky.

Poř. číslo	**207**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

207. Stavba D43 je v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky, která uvádí pro stavby celorepublikového významu (D43) ve smyslu PÚR, ve znění aktualizace č. 1, důvody vymezení stavby:

- převedení tranzitní silniční dopravy mimo zastavěné sídelní útvary,
- účinná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti,
- součást TEN-T, dodržení požadovaných zásad a standardů.

Vyhodnocení připomínky

Z připomínky není zřejmé v čem podatel spatřuje rozpor s PÚR ČR. Uvedené důvody vymezení se neshodují s důvody, které jsou uvedeny v PÚR ČR. Navrhovaný koridor pro silnici I/43 není v rozporu s důvody vymezení stavby uváděnými v PÚR ČR. Viz též Vyhodnocení připomínky č. 43.

Poř. číslo	**208**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

208. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.

Odůvodnění:

Zákonem o pozemních komunikacích byla R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní. Všechny silniční varianty v AZÚR jsou tedy protiprávní. Nic na tom nezměnila ani Aktualizace Politiky územního rozvoje ČR, která označila „43“ jako kapacitní silnici S43. I za této situace musí AZÚR ctít zákon o pozemních komunikacích a přípustná je jen D43, a ne I/43. Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo dopravy a MMR.

Bod 78 Výroku – Vymezení komunikace 43 jako silnice I/43 je v rozporu s právními předpisy, konkrétně se zákonem o pozemních komunikacích. Nelze se odkazovat na Politiku územního rozvoje (PÚR), neboť tato je jen podzákonnou normou a jako taková také musí být v souladu se všemi právními předpisy státu. Tedy tvrzení vedoucí OÚPSŘ na veřejném projednání, když reagovala na veřejně položený dotaz, jak je možné, že komunikace 43 je vymezena v rozporu se zákonem jako silnice l. třídy, a ne dálnice II. třídy, že zavádějícím způsobem sdělila občanům kraje, že nadřízeným dokumentem je PÚR.

Vládou schválená 2. Aktualizace PÚR však (aby zůstala v souladu se zákonem o pozemních komunikacích) nestanovila, že 43 je silnicí první třídy, ale že je kapacitní silnicí (označení S43), tj. komunikací, kde se parametry komunikace teprve určí. Hypoteticky by to mohlo znamenat, že po upřesnění v ZÚR JMK by se mohla 43 ve smyslu normy ČN 73 6101 stát buď silnici, nebo dálnicí. Při povinnosti respektovat zákona se zde však zákon o pozemních komunikacích a z něj jasně plyne, že v daném případě přichází v úvahu jen kategorie dálnice, a to specificky tzv. dálnice II. třídy. Důvodem zde je, že v platné PÚR, a to i po její aktualizaci v roce 2015, byla komunikace 43 v PÚR vedena jako rychlostní silnice R43 a byla označena jako „součást TEN-T”. ZÚR z roku 2016 pořízené krajským úřadem JMK správné respektovaly zákon o pozemních komunikacích, explicitně jej citovaly a jeho existencí odůvodnily změnu R43 na D43. Za stejné zákonné situace jako v roce 2016 se tedy návrh

AZÚR nesmí odklonit od postupu z roku 2016 a koridor pro 43 může být zde vymezen pouze jako dálnice II. třídy se všemi tomu odpovídajícími důsledky. Protože se však postup kraje dostal do rozporu se zákonem je vymezení I/43 v návrhu AZÚR nezákonné a tím je nezákonný celý návrh AZÚR.

Požaduji, aby byla sjednána náprava a návrh AZÚR byl opraven tak, aby byl v souladu se zákonem.

V bodech 78–81 výroku tedy nesmí být provedena změna z dálnice D43 na silnici I/43.

V bodech 81a — 81d výroku tedy nesmí být vymezen koridor silnice I/43.

Na str. 86–88 Odůvodnění AZÚR je rekapitulována změna provedená na základě zákona o pozemních komunikacích, avšak s absurdní argumentací, že 2. Aktualizace PÚR umožnila vymezit 43 jako silnici l. třídy. V AZÚR je tedy postupováno v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích s postupem zvoleným v ZÚR 2016.

Vyhodnocení připomínky

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu A1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávaná podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Poř. číslo	**209**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

209. Výběr variant byl proveden nezákonně. Ze zákona se jedná o dálnici D43.

Odůvodnění:

Byla ignorována varianta ing. Kalčíka (2016) pro obchvatovou variantu. Výběr variant musí být proveden v územně plánovací dokumentaci a nelze varianty vylouhovat územní studií. Tato nezákonnost se stala, když ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v roce 2019 byla do pořizování Aktualizace vybrána pouze trasa přes Brno. Usnesení zastupitelstva, kdy se v roce 2020 vybírala nejlepší varianta pouze z variant trasovaných přes Bystrc, bylo tedy nezákonné. Ze zákona, stejně jako v ZÚR 2019, se musí jednat o dálnici D43 a je nezákonné vymezovat koridor pro silnici I. třídy.

Vyhodnocení připomínky

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Projektantem nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR tedy lze v návrhu A1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávaná podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že návrh nemůže být v rozporu ani se zákonem o pozemních komunikacích.

Poř. číslo	**210**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

210. Zastupitelstvo MČ Brno-Bystrc vyjadřuje nesouhlas s postupem Zastupitelstva JmK při vypořádávání předchozích námitek Zastupitelstva MČ Brno-Bystrc k ZÚR JmK.

Vyhodnocení připomínky

Zastupitelstvo MČ Brno-Bystrc projevuje opakovaný nesouhlas s vedením komunikace 43 přes Brno-Bystrc a žádá opravu chyb zejména v hlukové studii, které podle podatele vedou k výběru chybné

varianty. Současně vyjadřuje nesouhlas s postupem Zastupitelstva JMK při vypořádávání předchozích připomínek Zastupitelstva MČ Brno-Bystrc k Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Podstata připomínky směřuje ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále jen „Zpráva o uplatňování"). KrÚ JMK veškeré připomínky ke Zprávě o uplatňování řádně vyhodnotil. Návrh Zprávy o uplatňování upravený dle Vyhodnocení připomínek byl dne 28.03.2019 předložen Zastupitelstvu Jihomoravského kraje, které Zprávu o uplatňování schválilo. Tím byly připomínky vztahující se k návrhu Zprávy o uplatňování konzumovány. Není nadále dán žádný zákonný či věcný důvod, pro který by bylo na místě vypořádávat tyto připomínky znovu v dalších fázích pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, stojících na usnesení Zastupitelstva JMK o schválení Zprávy o uplatňování v období 10/2016–12/2018. Lze proto pouze odkázat na jejich vypořádání při schvalování Zprávy o uplatňování.

Poř. číslo	**211**
Téma	**Rozpor se zákonem, procesní připomínky**

Text připomínky

211. Je zapotřebí respektovat veškerá zákonná ustanovení, protože územní plán je podzákonná norma.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí.

Poř. číslo	**212**
Téma	**Střet zájmů, podjatost**

Text připomínky

212. Riziko střetu zájmů zpracovatele AZÚR

Odůvodnění:

Zpracovatel AZÚR je dlouhodobě zavázán developerovi obytného souboru Kuřim-Záhoří. Nebyl tedy oprávněn zpracovávat AZÚR, neboť toto je dokument, podle kterého je rozhodováno i v územních řízeních ve věcech developera a bylo zde riziko ovlivnění AZÚR ve prospěch developera (např. přesměrování dopravy od lokality Záhoří). Bylo zde tedy jasně identifikované riziko střetu zájmů zpracovatele. Toto kraj nesměl připustit. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

Vyhodnocení připomínky

KrÚ JMK konstatuje, že věcně shodná podání obsahující tvrzení o střetu zájmů projektanta ve věci pořizování A1 ZÚR JMK byla předmětem prošetření KrÚ JMK, přičemž střet zájmů nebyl shledán. Podle informací KrÚ JMK bylo tvrzení o střetu zájmů také předmětem šetření České komory architektů. Rovněž šetřením České komory architektů nebyl střet zájmů shledán.

Dodáváme, že k domnělému střetu zájmů vydala Česká komora architektů (ČKA) usnesení č. 1/840 ze dne 03.12.2019, ve kterém došla k závěru, že doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. neporušil profesní předpisy ČKA ani jiné platné právní předpisy. Na základě zjištění dozorčí rady ČKA bylo disciplinární

zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Proti usnesení o zastavení byla podána v dané lhůtě stížnost, která byla dne 7. 1. 2020 doručena DR ČKA. DR ČKA dospěla k závěru, že stížnost neobsahuje žádné nové skutečnosti, které by vedly k podání návrhu na zahájení disciplinárního řízení proti doc. Ing. arch. Jakubu Kynčlovi, Ph.D., podle § 32 odst. 1 Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů. DR ČKA se proto usnesla obnovené disciplinární zjišťování proti Ing. arch. Jiřímu Kneslovi opakovaně zastavit. Dne 4. února 2020 vydala DR ČKA usnesení č.j. DR 2019-06 o opakovaném zastavení disciplinárního zjišťování s Ing. arch. Jiřím Kynčlem.

Poř. číslo	**213-214**
Téma	**Střet zájmů, podjatost**

Text připomínek

213. Systémová podjatost kraje a krajského úřadu. Požadavek na postoupení věci ministerstvu a stanovení nepodjatého pořizovatele. Je nejvýš nutné tuto záležitost nechat posoudit nestrannou institucí.

Odůvodnění:

Jestliže Krajský úřad toleruje špatně provedenou ÚS, ze které celý projekt vychází a preferuje vedení velkokapacitní komunikace městskou částí Brna a přilehlými obcemi; nepřipustí žádnou pádnou námitku zástupců veřejnosti k této studii, pak to svědčí o tom, že na posouzení koridoru (dříve označeného R43, D43) má zájem vlivná osoba nebo skupina lidí.

Zahájení řízení o AZÚR v době nouzového stavu bylo vadou. Nebyl zde žádný veřejný zájem pro takovéto „urychlování". Veřejnými zájmy jsou veřejné zdraví a poskytnutí přiměřeně dlouhé lhůty občanům, aby se mohli s 1500 stranami návrhu AZÚR seznámit. Zjevně tedy k tomu došlo pod tlakem politických slibů, že AZÚR bude schválena do krajských voleb. To je nepřípustné a jasný důkaz o systémové podjatosti kraje od hejtmana až po úředníky. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

Na základě výše uvedeného je tedy nutné, aby pořizování a zpracování AZÚR bylo jako celek opakováno. Pořizováním AZÚR musí být Ministerstvem pro místní rozvoj stanoven krajský úřad takového kraje, který nemá politické zájmy na obsahu AZÚR JMK. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

214. Při posuzování tras pro AZUR na území Kuřimi došlo k nevyváženému posuzování variant především z pohledu urbanismu. v podkladové studii je jako příklad nevyváženosti uváděno: Pro variantu s jižním obchvatem Kuřimi ve studii zpracovatel podkladové studie píše:

…doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území....

Pro variantu severního obchvatu Kuřimi se ve studii zpracovatel píše:

...V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43"–Brno...

Vzhledem k obchodním aktivitám zpracovatele podkladové studie AZUR a zpracovatele AZUR, společnosti knesl kynčl architekti s.r.o., jež mají své obchodní zájmy pro developera v trase pro severní variantu obchvatu Kuřimi, požadujeme provedení posouzení všech podkladů a materiálů sloužících pro AZUR zcela nezávislým subjektem.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že připomínka, stejně jako věcně obdobné námitky/připomínky nazvané *„Námitka systémové podjatosti“ a „Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele“,* byla po posouzení z hlediska jejího skutečného obsahu (§ 37 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů) postoupena podle § 14 odst. 4 správnímu řádu k posouzení Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) jako nadřízenému orgánu KrÚ JMK OÚPSŘ.

Poř. číslo	**215-221**
Téma	**Územní studie**

Text připomínek

215. Požaduji dodržení zadání Územní studie a přehodnocení variant trasování komunikace D/S43.

V zadání Územní Studie je požadavek *„U hluku bude do hodnocení zapracována skutečnost, že realizace záměru je nepřípustná v případě, že by došlo k překročení limitu.”* Tento požadavek nebyl dodržen. Naopak vybraná varianta významně poškodí životní prostředí obyvatel. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS.

216. Studie zadání *Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno”* (dále jen Studie) nemůže plnit účel, za kterým byla pořízena a nemůže sloužit ani jako odborný podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK a není možné Studii použít ani jako podklad pro výběr variant trasování, tak jak bylo učiněno. V zadání *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno” byl jako jeden z cílů bod, cituji: „Vyhodnocení vlivu na lidské zdraví zpracovat ve vztahu k počtu obyvatel v územích zatížených nad stanovený limit”.*

Studie však s počtem nadlimitně zasažených obyvatel nikde nepracuje, vyhodnocovány jsou "počty obyvatel kde dojde ke „zlepšení” nebo „zhoršení” stavu. Takovéto hodnotící kritérium – neodpovídá zadání Studie. Tato podkladní Studie pro A1 ZÚR JMK evidentně nemůže plnit účel, pro který byla zpracována. V zadání bylo dále uvedeno: *„... varianta musí být také přijatelná z hlediska lokálních dopadů, a to včetně kumulativních vlivů. Tzn., že musí splňovat následující podmínku přijatelnosti: v žádné lokalitě nedojde vlivem záměru k nárůstu zátěže nad legislativou stanovené limity”.* Vzhledem k tomu, že Studie nevyhodnocuje konkrétní lokality z hlediska nadlimitního zatížení, obchází tak požadavek zadavatele na zamítnutí nepřijatelných variant. v kapitole *„4. Požadavky na obsah územní studie v bodě d) Požadavky na zpracování hlukové studie”* je uvedeno, cituji*: „Pro jednotlivé varianty posuzování navrhovaných kapacitních silnic vymezených v Územní studii budou zpracovány přehledné tabulky s informacemi o plochách překročení limitních hodnot hluku dle jednotlivých měst a obcí doplněný o údaj o počtu exponovaných obyvatel”.* Toto hodnocení není ve Studii obsaženo. Pokud zadání přesně definuje podobu výstupu Studie, je zarážející, že zadavatel toto nezkontroloval a neupozornil na tyto nedostatky. Je otázkou, zda takovéto hrubé „přehlédnutí lze ještě vůbec označit jako nedbalost, nebo se již spíše jedná o úmysl.

a. V bodě f) je uvedeno, cituji: *„Jako základní kritérium hodnocení bude posuzována podmínka, zda varianta „nebude mít poškozující vliv na zdraví a vytvoří podmínky pro ochranu zdraví obyvatel".* Negativní vliv na obyvatelstvo není ve Studii zvažován ani hodnocen. V podobném duchu jsou v následujícím textu uvedeny podmínky pro vyhodnocení posuzovaných variant:

   - *realizace záměrů prověřovaných touto variantou pro následnou aktualizaci ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel*

- *záměr nezpůsobí nepřijatelné zdravotní riziko v místě jeho realizace*

b. Zcela zásadní je pak v textu zadání následující věta: u ***hluku bude do hodnocení zapracována skutečnost, že realizace záměru je nepřípustná v případě, že by došlo k překročení limitu***. Dle tohoto požadavku měla být jako nepřípustná označena Bystrcká varianta 43, která prochází v těsné blízkosti několika obcí, a i dle Studie způsobí překročení hlukových limitů v několika lokalitách. Varianta měla mýt vypuštěna z porovnávání. Namísto toho je zcela v rozporu s pokyny v zadání Studie označovaná jako nejvýhodnější, doporučovaná k realizaci a dále rozpracovávána.

c. Dále studie měla být zpracována detailně. V zadání se vyskytují pojmy:

„prověřit v územním detailu; v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR JMK; v podrobnosti blížící se úrovni územního plánů; podrobný územně plánovací podklad; studie ve větším územním detailu"...,

d. Ani požadavky na detailnost zpracování Studie neplní, jak připouští i vyjádření Odboru ochrany ovzduší MŽP Č. j.: ENV/2020/780/253 ke kritickému posudku (viz posudky Studie dodané na JMK v rámci Připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK) rozptylové části Studie, cituji: *„To je i případ rozporované rozptylové studie, která je primárně určena jako podklad pro tvorbu koncepčního dokumentu a jejím cílem je odhadnout, prozatím v nižší míře podrobnosti, budoucí imisní zátěž v širším území při zavedení jednotlivých variant silniční sítě. Vyšší míra podrobnosti ve vazbě na výše citovaný metodický pokyn, pak bude uplatněna zejména v rámci následných řízeních (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) a bude obsahovat podrobné vyčíslení příspěvků jednotlivých komunikací, spolu se zahrnutím vlivu opatření k eliminaci vlivu konkrétních záměrů na kvalitu ovzduší... "*

Obdobný závěr lze učinit pro vyhodnocení kumulativních vlivů: *„posouzení otázky kumulace vlivů; četně kumulativních vlivů; hlediska jejich kumulativního působení";*

Vyhodnocení kumulativních vlivů studie neprovedla. Přitom zadání výslovně uvádí problematickou oblast obcí Bosonohy —Troubsko —Ostopovice, kde je nutné se kumulací vlivů zabývat.

e. Studie nebyla zpracována v souladu se zadáním. V požadavcích na zpracování rozptylové studie je uvedeno, cituji: *„Zpracování rozptylové studie znečišťujících látek v ovzduší bude provedeno v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů...".* Výše zmiňovaný posudek rozptylové studie uvádí, Cituji: *„RS v několika ohledech nerespektuje Metodický pokyn MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování RS podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší".*

Nesoulad s metodikou potvrzuje i již citované vyjádření MŽP, cituji: *„V případě zpracování rozptylové studie pro jiná řízení či záměry, než je uvedeno výše, je doporučeno se metodickým pokynem řídit, avšak je třeba zohlednit specifika, která mohou tyto záměry a řízení mít (např. podrobnost, měřítko, vstupní data apod.). To je i případ rozporované rozptylové studie... ".* Požadavek zpracovat rozptylovou studii podle zákona byl požadavek zadavatele a měl tedy být splněn bezpodmínečně bez ohledu na účel, ke kterému bude studie použita. Tomu se tak nestalo a žádáme o nápravu.

f. Dále je třeba poukázat na rozpor mezi záměrem zadání a postupem vyhodnocování variant ve Studii. v záhlaví zadání se píše, cituji: *„ZÚR JMK stanovily koncepci dálniční a silniční dopravy pro celé území Jihomoravského kraje. z důvodu vyšší míry nejistoty byly varianty záměrů, které jsou součástí této koncepce, z hlediska minimalizace jejich dopadů na životní prostředí a lidské zdraví určeny k podrobnějšímu posouzení územní studií. v případě, že prověření prokáže nerealizovatelnost některé z variant, nebude tato varianta dále sledována a nebude zahrnuta do následné Aktualizace ZÚR JMK".*

Je tedy zřejmé, že otázka lidského zdraví a životního prostředí má být prioritou a při posuzování variant a nejdůležitější je ***„minimalizace jejich dopadů na životní prostředí a lidské zdraví",*** **a to nebylo v A1 ZÚR JMK díky uvedeným připomínkám, splněno.**

g. Dopad realizace staveb na životní lidské zdraví je studií systematicky marginalizován ať už ignorováním kumulativních vlivů nebo vyhodnocováním nesmyslných údajů jako v případě hlukové studie. Pokud by vyhodnocovací kritéria sledovala především tuto minimalizaci, těžko by Studie mohla doporučit dále sledovat variantu procházející Brnem a v těsné blízkosti několika, obcí. Studie naopak doporučuje dále nesledovat variantu „Optimalizovaná MŽP" bez toho, aby byla prokázána její nerealizovatelnost. Je zapotřebí zjednat nápravu.

h. V neposlední řadě Je třeba upozornit na nejistoty, které měla studie snížit — viz citát výše. Studie s nejistotami vůbec nepracuje. Vágně konstatuje existenci případné odchylky dopravního modelu oproti skutečnosti. Validace modelu pak není do výstupů studie zahrnuta a hodnoty nejistot vstupních dat a modelu nejsou vyčísleny. Přičemž zmíněná nejistota dopravního modelu definuje přesnost výstupů navazujících částí studie. Pokud se může počet vozidel lišit například o 10 %, může se v základním přiblížení lišit o 10 % také množství škodlivin tímto neurčitým počtem vozidel vyprodukovaných. Varianta, která generuje dle studie prokazatelně nejmenší zatížení obyvatelstva novým nárůstem škodlivin a současně garantuje významný pokles škodlivin větší, než většina studií doporučených variant nebyla v rozptylové studii doporučena. To vše na základě kritéria pokles, ve kterém nebyla řádně zahrnuta nejistota dopravního modelu ani jeho vstupních dat. Lze tedy prokázat, že vlastní vyhodnocení probíhalo významně pod úrovní odchylky způsobené nejistotou dopravního modelu a mělo nezanedbatelný vliv na závěry studie. Závěry vzešlé z takovéhoto formálně nesprávného a nekompletního vyhodnocení jsou více než nevěrohodné a tímto upozorňuji na skutečnost, že Studie neodpovídá zadání, a to ani duchem ani provedením ani předloženými výsledky. Studie tedy nemůže plnit účel, za kterým byla pořízena — nemůže sloužit jako odborný podklad pro Aktualizaci ZUR JMK, a žádáme o zjednání nápravy.

217. Na veřejném projednání 9.6. bylo prohlášeno, že metodika pro podkladovou studii byla vymyšlena kanceláří knesl kynčl architekti, s.r.o. Takovýto přístup nezajišťuje správnost výsledků a tím nelze považovat závěry za dostatečně objektivní. Naopak, vzhledem k podezření z konfliktu zájmů tvůrců této studie, nelze vyloučit možnost, že metodika studie byla vymyšlena tak, aby vyhovovala vedlejším zájmům jejích tvůrců.

Požaduji, aby byla metodika studie ověřena nezávislou institucí, aby byla zajištěna její objektivita a důvěryhodnost. Prokáže-li se, že je metodika studie závadná a v neprospěch občanů, požaduji, aby byla studie zneplatněna a proces vyhodnocení variant musí být opakován nezaujatým odborným subjektem.

218. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK, na straně 109 je uvedeno, cituji: *„Pro porovnání variant z hlediska lidského zdraví se původně počítalo s hodnocením nadlimitních hodnot ukazatelů zdravotního rizika. Závěry však neprokázaly zásadní rozdíly, a proto byly výsledky hlukové a rozptylové studie přepočtené na jednotlivé obyvatele, tj. na absolutní hodnotu nárůstu či poklesu zatížení."* Nárůst či pokles zatížení není, relevantním ukazatelem vzhledem k problému omezení simulace hlukové studie na pouhých 400 m a nerespektování nejistot v rámci rozptylové studie. Legislativně správným ukazatelem je počet obyvatel s překročením hygienického limitu např. pro hluk při realizaci dané varianty. V těchto ohledech je varianta protlačená do A1 ZÚR JMK jednou z nejhorších jak pro hluk, tak emise. Toto je možné dokladovat na datech z výchozího podkladového materiálu (ÚS), konkrétně PŘÍLOHA D.4 STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ DODATEK např. tabulka 8.

Pásmo (dB)	00-2020	00-2035	D.1	D.2	D.3	D.4	D.5	D.6	S.1
<30	230 299	220 934	229 000	229 019	228 134	229 159	232 145	230 614	232 984
30–35	95 583	93265	91 763	93 526	93401	92 589	88 906	92 797	91 492
35–40	81 339	84801	81 169	83 098	80 234	82 932	82 635	83361	83357
40–45	57 666	61 784	65547	63406	65487	61 711	62831	61 528	62673
45-50	48 240	48 589	45527	45 711	45 618	47 375	45771	45 305	44 716
50-55	31 232	32 224	31 723	30350	30 188	30511	31 651	30 935	29 885
55-60	15 129	17 485	15311	14 796	16 863	15579	15 941	15356	14 846
60-65	1 213	1 617	658	792	768	837	813	799	745
65	2	4	5	5	10	10		8	5
Celkem	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**

Pásmo	S.2	S.3	S.4	S.5	S.6	S.8	S.9.3	S.9.4
<30	232 203	230 927	227 378	232 459	233 228	231 184	228 778	228 934
30–35	92 167	91 573	92 758	90175	90 744	91 963	92414	91 877
35-40	84 729	84 037	84	82412	81 393	81 488	81 556	83 826
40–45	61 358	62075	63 948	62875	63616	63 850	63 030	61 756
45-50	44 257	45 497	46621	46 675	45 378	46 020	46 317	45 650
50–55	30	30 474	30 396	30 869	31 477	30 778	31 852	32320
55-60	14 640	15 293	14 773	14 451	14 031	14629	15742	15 387
60-65	792	817	779	781	828	781	1 008	947
> 65	6	10	6	6	8	10	6	6
Celkem	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**	**560 703**

Tab. 8 Počet obyvatel v pásmech hlukové zátěže — $L_{aeq,noc}$

a její grafická interpretace pro pásmo vyšší než 50 dB:



A1 ZÚR JMK obsahuje nepřípustné vady a je naprosto nutné jej celý přepracovat.

219. Bylo-li rozhodnuto, že výběr trasy (obchvat vs. průtah Brna) měla určit územní studie s posouzením vlivů na zdraví obyvatel a na tuto studii bylo vynaloženo přes 20 milionů Kč, není možné, aby studie porovnávala jablka s hruškami. Tj. aby u preferované varianty z pozice kraje byly u mnoha obcí voleny obchvaty které nesouvisí s trasou a u nepreferované trasy byly tyto obchvaty zamítnuty. Není možné, aby u nepreferovaných tras nebyly započteny tunely — viz Bystrc a u preferovaných trasách se tunely započítávaly.

Odůvodnění:

Není možné, aby se v zadání již preferovaly varianty a neúměrně se zvýhodňovala jedna z variant. Tím nedochází k objektivnímu hodnocení variant a ani výsledky neodpovídají požadavku zadání. Není-li schopen JMK kraj nezávisle ohodnotit a nestraně a nezávisle zvolit patřičnou variantu, měl by toto zpracování předat vysoké škole s dopravní tématikou, která hodnocení provede smysluplně, dle platných zákonů, nezávisle. Současné zpracování výsledků studie není objektivní a rozhodnutí není ani smysluplně odůvodněno. Např. hlukové dopady na osoby žijící u daných komunikací není vypracováno korektně a není jasno, dle jakých kritérií se orgán rozhodoval. Jistě to však nebudou dopady hluku či emisí na zdraví, neb hluková studie prováděla hodnocení dopadů bez použití protihlukových opatření, tj. dle takového postupu se již 20 let nesmějí tyto komunikace stavět. Na tuto námitku by mělo odpovědět MMR.

220. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK, na straně 119 je uvedeno, cituji: *„Dopad na životní prostředí okolí těchto komunikací je pak velmi negativní. Varianty se od sebe liší především v dopadu na západní část VMO, na což má jednoznačný vliv poloha nové „43". Stejně jako u radiál, tak i na VMO má bystrcká poloha nejpříznivější dopad s intenzitou cca 55 tis. (stav 2035 bez dálniční a silniční sítě vykazuje 64 tis. voz./den). Bítýšská stopa pak způsobuje na VMO zatížení blížící se k hodnotě 60 tis. voz./den."* S tímto tvrzením nelze souhlasit, protože správné údaje (nezkreslené špatným zaokrouhlením a subjektivním „cca" a „téměř") dle podkladového materiálu jsou:

00-35: 63,5 tis. vozidel/den

S10-Bystrc-35: 55,6 tis. vozidel/den

D6-Boskovická brázda-35: 58,5 tis. vozidel/den

Pokud je nejistota dopravního modelu „více než 10 %" jak uvádí autoři podkladového materiál A1 ZÚR JMK tedy ÚS, nelze rozdíl 2,9 tisíc vozidel/den považovat za věrohodný, protože nejistota hodnoty celkové intenzity dopravy je v řádu 6 tisíc vozidel/den, a to není zanedbatelný rozdíl. Rovněž poukazuji na neobjektivního slovního hodnocení výchozího podkladového materiálu A1 ZÚR JMK v části dopravně-urbanistické. Tento podklad je nutné dopracovat, aby

obsahoval pouze objektivní, věrohodné a ověřitelné závěry. Díky uvedenému, je tedy nutné přepracovat i A1 ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS jak již bylo mnohokrát uvedeno.

221. Emisní studie k AZUR byla podrobně odborně přezkoumána a měla přes 25 odborných chyb (závad). Mohu požádat o vyjádření jakým způsobem bylo na tyto chyb reagováno a jakým způsobem došlo k nápravě těchto chyb. Prosím o vypořádání samostatně u každé definované chyby (námitky) samostatně v rozptylové studii.

Vyhodnocení připomínek

K údajným rozporům ÚS JMK s požadavky stanovenými v zadání ÚS JMK se pořizovatel shoduje s názorem NSS, který ve svém rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v bodě [252] k zadání uvedl 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 (§ 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…*“

Zadání je pokynem pro projektanta, ze kterého vychází při zpracování, v tomto konkrétním případě zpracování územní studie. Pro pořizování strategických dokumentů či územně plánovacích podkladů, tj. i územních studií, neobsahuje legislativa (stavební zákon, zákon o ochraně veřejného zdraví ani jejich prováděcí právní předpisy) požadavky na metodický postup vyhodnocení vlivu koncepce na obyvatelstvo a lidské zdraví ve smyslu bodu 6 přílohy ke stavebnímu zákonu a současně není upraven ani metodický postup pro posouzení a vyhodnocení hlukových parametrů a ovzduší. Odborné posouzení věci a volba konkrétního řešení je na osobách disponujících odpovídající autorizací, vzděláním a erudicí. Projektant tedy zvolil způsob zpracování, který byl konzultován jak s pořizovatelem, tak s KHS. Metodika zpracování se tedy měnila v průběhu pořizování dle postupného zjišťování a řešení problémů v území. ÚS JMK nemá srovnání s jakoukoliv jinou studií v celé ČR. Způsob zpracování se v čase vyvíjel a zvolená metodika byla průběžně konzultována s MŽP a KHS.

K připomínkám typu např. nevyhodnocení kumulativních vlivů, nerespektování Metodického pokynu MŽP a k emisní studii podrobně reakce projektanta na Kritické zhodnocení… zpracované RNDr. Dvorskou, viz Příloha vyhodnocení.

Uvádíme, že ÚS JMK vyhodnotila všechny varianty jako realizovatelné tedy i Optimalizovanou.

K nejistotám dopravního modelu uvádíme:

Základem modelování individuální dopravy je stanovení co nejvíce skutečnosti odpovídajících mezioblastních vztahů. Těmito vstupními mezioblastními vztahy se pak zatěžuje ověřená komunikační síť v modelu. Následně se vypočtené hodnoty zatížení úseků postupnými iteracemi uvádějí do souladu se skutečným zatížením úseků. Neprovádí se manuální zásahy do vypočtených hodnot u jednotlivých úseků.

V případě, že model i po provedení odpovídajícího počtu iterací (zde se jednalo o 10 iteračních kroků) vykazuje významnější odchylku od kalibračního vstupu – což mimochodem není příklad Svitavské radiály, viz dále – mohou být důvody následující:

- model nepostihuje přesně určité lokální mezioblastní vztahy. Typickým příkladem může být nějaká nestandardní, avšak obyvateli využívaná „zkratka", nebo se může jednat o nějaký nepostižený / nepostihnutelný cíl lokální dopravy, případně vliv nezahrnutých dopravních opatření apod.
- model (zcela logicky) reprezentuje pouze vybranou síť komunikací, v reálné situaci ovšem část dopravy probíhá i po ulicích, v modelu neobsažených. Významnou roli mohou hrát i detaily komunikační sítě modelem nepostižitelné, jako je např. řešení jednotlivých mimoúrovňových křižovatek
- nelze zanedbávat ani potenciální odchylku podkladového sčítání proti reálnému stavu – data ze sčítaní dopravy jsou často generalizovaná (jedna hodnota pro víc mezikřižovatkových úseků, v realitě se ovšem doprava mezi nimi mění), v případě Celostátního sčítání dopravy jsou průměrovaná z několika krátkodobých měření, atd. Model, postihující chování individuální dopravy na základě mezioblastních vztahů, pak může reálnou situaci reprezentovat i lépe než sčítání (zvláště tam, kde je ve sčítání uvedena jen jedna hodnota pro dlouhý úsek)

Jednotícím prvkem všech výše uvedených příčin je skutečnost, že se jedná o „funkční" vazby, které ovlivňují dopravní model vždy shodně, bez ohledu na to, zda je do něj vložena určitá komunikace v té či oné variantě. Podle připomínky by to znamenalo, že model generuje intenzity dopravy náhodně a pouze je přibližuje do úrovně 10 % oproti sčítaným hodnotám. Pak by skutečně byla odchylka modelu od sčítání rozložena rovnoměrně (resp. náhodně) „na obě strany". **Tak tomu ale v žádném případě není.**

Případné rozdíly mezi modelem a sčítáním (resp. kalibračním stavem, viz níže) vždy odrážejí nějaký působící faktor, jak je výše vyjmenováno, a tento faktor působí shodně ve všech variantách výpočtu. Pokud bychom si vypomohli obdobnou myšlenkovou konstrukcí – s důrazným upozornění, že se jedná o silné zjednodušení – tak:

- máme-li komunikaci, na níž byla vypočtena intenzita dopravy 3000 vozidel za den, nicméně v kalibračním stavu (nejedná se přímo o sčítání, viz níže) je zde 3300 vozidel. „Skutečná" (resp. kalibrační) hodnota je tedy o 10 % nad úrovní modelového výpočtu.

- následně jsou modelovány varianty. Ve variantě A bylo vypočteno 4000 vozidel za den. „Skutečná" hodnota tedy dle provedené kalibrace může být o něco vyšší. Pokud bychom uvažovali zvýšení o 10 % (jedná se o zjednodušení, ve skutečnosti je určení odchylky složitější), tak by zde mohlo být až 4400 vozidel.

- ve variantě B bylo vypočteno 5000 vozidel a stejným postupem se můžeme dostat k hodnotě 5500 vozidel.

- rozdíl modelovaných hodnot činí 1000 vozidel, při započtení nejistot může činit 1100 vozidel.

Rozdíl mezi modelovým a kalibračním stavem je zde dán nějakým konkrétním vlivem, který působí na nárůst intenzity dopravy oproti modelovému předpokladu. V žádném případě nemůže nastat situace, v níž by tento vliv působil v jedné variantě na nárůst hodnot a v jiné variantě na jejich pokles, to je z principu nesmyslné tvrzení. **Vliv faktoru, způsobujícího odchylku modelované hodnoty od kalibračního stavu, je vždy ve všech variantách shodný, resp. působí stejným směrem**.

Jak bylo uvedeno, vypočtené hodnoty zatížení úseků se postupnými iteracemi uvádějí do souladu se „skutečným" zatížením úseků dle kalibračního stavu, viz níže, kalibrace se provedla na požadovanou shodu 10 %. U naprosté většiny úseků bylo této shody dosaženo, v některých případech však nikoliv,

z důvodů uvedených výše. V daném případě bylo provedeno 10 iterací. Obecně platí, že není vhodné provádět iterace do nekonečna, neboť tak může dojít k velmi násilné deformaci vstupních mezioblastních vztahů.

Z následné analýzy pak vyplynulo (a ostatně jde i o obecně známý fakt), že model vykazuje vyšší procentuální shodu s kalibračním stavem na komunikacích s vyšší intenzitou dopravy. Naopak větší procentuálně vyjádřenou odchylku lze zaznamenat na komunikacích nižších tříd s malou intenzitou. To je dáno prostou skutečností, že výše popsané faktory, které přesnost modelu ovlivňují, jsou pouze částečně spojeny relativní vazbou s konkrétní komunikací, částečně jde o vlivy ve smyslu absolutní změny (dané např. nezahrnutým cílem dopravy). Jinými slovy – opět s velmi výrazným zjednodušením – lze říci, že činí-li odchylka 300 vozidel, jedná se o 10 % u komunikace s intenzitou 3000 voz/den, avšak 1 % u silnice s intenzitou 30 tis. voz./den.

Případným je na tomto místě odkaz na závěr NSS uvedený v rozsudku ze dne 25.5.2017, č.j. 5 As 49/2016-198: „…*Pouze z důvodu, že je výhledový stav hypotetický (jaký jiný by ostatně měl být, jedná-li se o model ve smyslu předpokladu, u kterého je z jeho povahy vyloučeno, aby byl zcela přesně předpovězen), nelze dovodit, že vyhodnocení, ve kterém byl tento stav použit, je neodpovídající a nerealistické...“*

Poř. číslo	**222-226**
Téma	**Územní studie**

Text připomínek

222. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 137 uvedeno: *„V souladu s požadavkem Zprávy o uplatňování byly prověřeny všechny územní rezervy pro silniční dopravu vymezené v dosud platných ZÚR JMK. Podkladem pro prověření územních rezerv byla zejména ÚS JMK (Knesl Kynčl architekti, 2019).“* Územní rezervy nebyly objektivně prověřeny. Byly JMK předloženy expertní posudky [redacted] Ze závěru místopředsedy české akustické společnosti a předsedy odborné skupiny Hluk a vibrace lze např. citovat: *„Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr... Pokud by měl Zpracovatele potřebné znalosti, věděl by, že jím provedený proces neodpovídá ani zákonům akustiky (fyziky) ani běžným standardním metodám používaným při výpočtech úrovně hlukové zátěže a jejího hodnocení... „.* [redacted] uvedl padesát tři odborných připomínek a JMK pouze pořídil vyjádření zpracovatele, který je autorem chyb uvedených v daných připomínkách. Tento postup, kdy soukromý subjekt vypořádává/posuzuje/obhajuje své vlastní chyby, místo toho, aby bylo zajištěno nezávislé odborné posouzení, je zcela nepřípustný a značně nevěrohodný. Podklad A1 ZÚR JMK obsahuje nepřípustné vady a je tedy nutné jej řádně přepracovat, stejně jako A1 ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS.

223. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 106 uvedeno, cituji: *„Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie. Hluková a rozptylová studie byla zpracována pro celé řešené území. Jejich výsledky jsou vztaženy k počtu obyvatel dotčeného území. Jsou sumarizovány počty lidí, u kterých dojde k nárůstu či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku a nárůstu či poklesu imisní zátěže (vždy oproti nulovému stavu 2035).“* To ovšem není plná pravda, protože jak bylo doloženo expertním posudkem Ing. Šnajdra, v rámci hlukové studie byly posuzovány pouze nedostatečné koridory 400 m od komunikace. U záměru vybudování dálnice či kapacitní silnice ovšem bude ke zvýšení či snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku docházet i v daleko větší vzdálenosti. Hodnocení této části hlavního podkladu A1ZÚR je tedy více než nepřesné a zvýhodňuje přirozeně nešetrné varianty. Vzhledem k vadám ve

výchozím podkladu A1ZÚR je nutné tento významně přepracovat, stejně jako A1 ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS.

224. Chybné hodnocení hlučnosti – porušení zásady materiální pravdy

Odůvodnění:

Hluková studie nesprávně provedla výpočet jen do 400 m od „43“. V Jinačovicích by se hluk šířil mnohem dál. Komunikace „43“ by zde byla v otevřené rovinaté krajině, a navíc podstatná část Jinačovic je na svahu. **Protihlukové stěny nebo valy by zde však nestačily, byly by neúčinné.** Hluková studie, která byla součástí územní studie pro AZÚR, byla svými chybnými závěry vložena do zadání AZÚR. Tím došlo i k porušení zásady materiální pravdy.

225. Akustická studie k AZUR byla podrobně odborně přezkoumána a měla přes 30 odborných chyb. Mohu požádat o vyjádření jakým způsobem bylo na tyto chyb reagováno a jakým způsobem došlo k nápravě těchto chyb. Prosím o vypořádání samostatně u každé definované chyby Ing. Šnajdra samostatně.

226. Shledáváme v podkladových materiálech AZUR jako nedostatečné posouzení vlivu dopadu hluku na současné obyvatele Kuřimi, a především současné obyvatele v jižní části Kuřimi.

Připomínkujeme nesprávné posouzení dopadu hluku na obyvatele jižní části Kuřimi a jižní, západní a východní části Bosonoh při trasování koridoru X43 ve stopě tzv. Německé varianty, protože ve studii bylo použito omezeného modelování šíření hluku pouze do 400 m od komunikace a nebyl správně započítán současný stav půdorysu a zástavby území Bosonoh a Troubska a parametry odrazu zvuku. Proto požadujeme dopracování takových dopadů a dopracování nových analýz a nové posouzení všech variant X43 a zohlednění ve finálním ZÚR JMK 2020.

Vyhodnocení připomínek

To, že územní rezervy nebyly objektivně prověřeny je subjektivní názor podatele.

K připomínkám odkazujeme na reakci projektanta na Posouzení akustické části… zpracované Ing. Šnajdrem, viz Příloha vyhodnocení.

Poř. číslo	**227**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

227. Návrh aktualizace ZÚR je rovněž postaven na výsledcích územní studie, která vykazuje mnoho nesrovnalostí a chyb, na které mj. opakovaně upozorňují Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s. - Ing. Pavel Škarvada, Ph.D., předseda spolku ve svých otevřených sděleních („letácích“) a letákovém speciálu z období dubna až června 2020, které úřad JMK obdržel. **Jedná se o odborné souhrny připomínek dokládající zásadní vady Územní studie, kterou nechal vypracovat JMK — viz přiložené přílohy (12 příloh po dvou listech).** Metodika, správnost údajů Studie a její závěry či doporučení, nebyly i přes existující důkazní materiály a mnohá písemná i ústní upozornění o fatálních pochybeních prověřena žádnou důvěryhodnou a nezávislou institucí. Navíc existují mnohá podezření ze střetu zájmů jejích autorů. **Požadujeme, aby Aktualizace ZÚR byla zpracována a postavena tak, aby veškerá upozornění na její současné vady či pochybení, byly skutečně detailně prověřeny nezávislými odbornými institucemi odborníky mezi něž např. patří Krajská hygienická správa, univerzity, renomovaní soudní znalci, Ministerstvo životního prostředí atd.), a dále těmito odborníky byla posouzena**

správnost, jednak zadané, ale i vypracované metodiky, správnost všech vstupních dat a vlivů, a stejně tak i následně výsledků studií, a aby bylo řádně podrobně reagováno na vady uvedené v otevřených sděleních („letácích") zaslané i JMK od Ochránců Brněnské přehrady a okolí, z.s. **Žádáme, aby byly připomínky řádně vypořádány, protože velmi podrobně uvádí vady obsažené A1 ZÚR JMK**. „Letáky" dokládající zásadní vady Územní studie přikládáme jako nedílnou součást těchto připomínek a žádáme rovněž o jejich podrobné vypořádání nezávislými odborníky:

Příloha č. 1	první odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 2	druhý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 3	třetí odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 4	čtvrtý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 5	pátý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 6	šestý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 7	sedmý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 8	osmý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 9	devátý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 10	desátý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 11	jedenáctý odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie
Příloha č. 12	speciální odborný souhrn „leták" a průvodní dopis dokládající zásadní vady Územní studie

Vyhodnocení připomínky

K údajným chybám ÚS JMK uvádíme, že chyby, které se v grafických a tabelárních výstupech hlukové studie objevily, nebyly ve výpočtech, nýbrž v následné aplikaci do tabulkových částí studie, proto nesnižují vypovídací schopnost studie či její relevantnost. Chyby byly opraveny ve formě errat.

Na zaslané „letáky" je průběžně reagováno. Náměstek hejtmana Mgr. Maleček s reakcí na „letáky" seznamuje členy Zastupitelstva JMK. K „letákům" a k reakci na ně podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Poř. číslo	**228**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

228. V Odůvodnění A1ZÚR JMK je na straně 99 uvedeno: *„Varianty byly zpracovány ve shodné podrobnosti, aby je bylo možné vzájemně porovnat.*" To ovšem není plně pravda, protože varianty se mimo dotčenou oblast 43 v rámci podkladu významně dopravně liší. Odchylky v nesouvisejících oblastech se dotýkají cca 30 000 obyvatel, ale rozdíl mezi hodnocenými variantami je v případě hlukové studie pouze do 10 tisíc obyvatel pro dvě třetiny variant. Toto zatažení šumů z nesouvisejících oblastí, respektive odlišné dopravní řešení (např. obchvaty Újezdu u Brna, Sokolnice, Telnice, Žatčany, Měnín, Rosice, Zastávka, ...) jasně ukazuje na systémový problém hodnocení variant a nesprávné závěry hlavního podkladu. Je potřeba přepracovat podklad ale i A1 ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS.

Vyhodnocení připomínky

Podatel z uvedeného textu vyvozuje mylné závěry. Text *Varianty byly zpracovány ve shodné podrobnosti*… je potřeba chápat jako zpracování všech variant **na sjednoceném podkladu**, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě.

Poř. číslo	**229**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

229. V Odůvodnění A1ZÚR JMK je na straně 111 uvedeno: *„Z hlediska rozptylové studie byly doporučeny varianty D.2, D.3, D.5, S.2, D.1 a S.3, které z hlediska imisní zátěže vykazují největší přínos."* Dodatečně je doporučena také varianta S10. Pokud jsou všechny varianty přínosné, jak tvrdí hlavní podkladový materiál v části studie vlivu na lidské zdraví cituji: *„Rozdíly mezi variantami jsou však ve vztahu k absolutním hodnotám účinků natolik nízké, že samy o sobě nemohou zakládat důvod k preferenci konkrétní varianty na úkor varianty jiné",* je otázkou proč tedy za daného stavu nebyla rozptylovou studí doporučena varianta D6, která dle závěrů výchozího podkladového materiálu A1ZÚR — ÚS - rozptylová studie, generuje ze všech variant nejmenší množství nového imisního zatížení (viz graf obr. 12 v PŘÍLOHA E.2 ROZPTYLOVÁ STUDIE DODATEK). Podklad A1ZÚR JMK obsahuje nepřípustné vady a je nutné ho od základu přepracovat, stejně jako A1ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS.

Vyhodnocení připomínky

Z hlediska rozptylové a hlukové studie byla varianta D.6 hodnocena jako možná. Současně platí, jak uvádí podatel z textu studie, že *Rozdíly mezi variantami jsou však ve vztahu k absolutním hodnotám účinků natolik nízké, že samy o sobě nemohou zakládat důvod k preferenci konkrétní varianty na úkor varianty jiné.*

Poř. číslo	**230**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

230. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 118 uvedeno, cituji: *„Navržené varianty mají značný vliv na chování dopravy na radiálách, a tím i na velkém městském okruhu (VMO). Ten je „klíčem" k řešení dopravy uvnitř něj — tedy v centrální oblasti města Brna."* S uvedeným tvrzením nesouhlasím, protože dle podkladového materiálu (ÚS) je varianta D6 v centrální oblasti Brna dokonce účinnější než varianty s Bystrckou stopou. Jediný rozdílem je velký městský okruh, kde je ovšem odchylka také pod úrovní nejistoty dopravního modelu. A1 ZÚR JMK obsahuje nepřípustné vady, upozorňuji na ně a žádáme je jejich řádné přepracování.

Vyhodnocení připomínky

Dopravní model ZUR JMK je vytvořen primárně pro základní komunikační síť a nemůže zohledňovat vnitřní strukturu města Brna. Dále byl vytvořen bez jakýchkoliv účelových omezení – ztížení tranzitu atd. Uvedené tvrzení je správné. Doprava v centrální oblasti je přímo úměrná dopravě na VMO. Čím více bude VMO nasycen dopravou (což je ve shodě s výše uvedenou námitkou u var. D6), tím bude horší realizovat opatření v centrální oblasti proti dopravě, neboť tu není možno kam „přelévat". Naopak, čím nižší základní intenzita dopravy na VMO bude, tím se zvyšuje možnost útlumu dopravy v centrální oblasti a přesun na VMO. Což Bystrcká stopa splňuje.

Poř. číslo	**231**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

231. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 105 uvedeno: *„Pro všechny varianty byly zpracovány dopravní modely (modelové zatížení sítě vozidly) za použití dopravního modelu s intenzitami pro rok 2035. Pro potřebu modelování nebyly požity žádná dopravní omezeni' ani jiné odpory tak, aby nedošlo ke zvýhodnění některé z variant."* Toto ovšem není úplná pravda, protože v oblasti komunikaci Legionářská, kde je vydána časově omezená výjimka pro překračování hygienických limitů hluku, se ukazuje, že varianty jižního obchvatu jsou neúčinné oproti variantám severního obchvatu. V nulovém stavu 2035 je zde v rámci ÚS špatně uvažováno pouhých 5600 vozidel denně místo cca 13 tisíc dle sčítání ŘSD a TP 225. Neúčinná varianta S10 protlačená JMK do AZÚR na této komunikací sníží intenzitu na 5100 vozidel denně, což je hodnota o pouhých 9 % nižší k nulovému stavu a srovnatelná s intenzitou v nulovém stavu v roce 2020. V daném případě by tedy při uvažování správných hodnot intenzit nemohla být objektivně doporučena žádná z variant realizujících jižní obchvat Kuřimi, protože by i nadále byly překračovány hygienické limity hluku. Tímto postupem byly zvýhodněny pro danou oblast varianty jižního obchvatu Kuřimi. Vzhledem k vadám ve výchozím podkladu A1 ZÚR je nutné tento významně přepracovat, stejně jako A1 ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů ÚS.

Vyhodnocení připomínky

Na oblast Kuřimi je potřeba nahlížet jako na celek, a ne na jednu vyjmutou část. Pro Kuřim jednoznačně platí vyšší účinnost = podstatné snížení tranzitní dopravy přes urbanizovaná území jako

celek řešení Jižního obchvatu před Severním obchvatem. Dopravní modely tuto skutečnost jednoznačně deklarují.

Poř. číslo	**232**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

232. V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK, na straně 73 je uvedeno, cituji: *„Pro území Jihomoravské kraje bylo provedeno vyhodnocení hlavních zdrojů hluku způsobovaného automobilovou dopravou. Obdobně jako v případě ovzduší byla jako podklad využita data Celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2016 přepočtené koeficienty na rok 2019. Sčítání probíhá na nejvýznamnějších komunikacích, u kterých je zároveň nutné očekávat, že hluk z dopravy bude představovat problém z hlediska limitů. U komunikací nepokrytých sčítáním, tedy s poměrně nízkou intenzitou, je možné na základě zkušeností z provedených hodnocení hluku předpokládat hladiny akustického tlaku výrazně pod limitem".* Uvedené tvrzení není pravda, což lze například dokladovat na komunikaci ul. Legionářská v Kuřimi, kde je dle dat výchozího podkladu A1 ZÚR JMK, tedy (ÚS), intenzita dopravy snížena bez odůvodnění na polovinu oproti datům ŘSD. Jak je toto možné? Dále je nutné dodat, že dle ÚS je pro danou komunikaci II/386 vydána časově omezená výjimka pro nedodržování hlukových limitů již nyní. Je nezbytné s tímto při výpočtech a simulacích pracovat, nikoliv zatajovat. Pokud by nebyla intenzita dopravy uměle snížena, byly by limity hluku překročeny. Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK obsahuje závažné nedostatky, které je nezbytně nutné odstranit a žádáme o to.

Vyhodnocení připomínky

Oblast Kuřimi je nutno posuzovat jako celek, ne vytrhnout jeden úsek. To platí i pro ulici Legionářskou. Jak bylo popsáno, dopravní model vychází ze sčítání dopravy, které však může být v určitých lokalitách zasaženo/omezeno vnějšími aspekty v území v době sčítání (nap. uzavírky, opravy atd). Proto „0" model nemůže být nikdy přesnou kopií sčítání, ale pracuje s dlouhodobými daty a vztahy v území na bázi „matice přepravních vztahů". Právě ta narovnává místní anomálie, které v normálním stavu nenastávají. Časově omezené výjimky nejsou součástí ZUR JMK a jejich využití se řídí jinými pravidly než územně plánovací dokumentace. Doporučené řešení podstatně snižuje dopravní zátěž v Kuřimi, což lze přijímat velmi pozitivně, a to i s dodatkem nepotřeby ČOP na území města ve výhledovém stavu.

Poř. číslo	**233-234**
Téma	**Územní studie**

Text připomínek

233. Vyhodnocení limitů hlučnosti pro oblast Bosonoh je zcela vadné I.

Odůvodnění:

Stará hluková zátěž je možno dle zákona 272/2011 a závazných metodických pokynů přiznat pouze pro komunikace, které existovali před rokem 2001, které k 1.1.2001 prokazatelně překračovali standardní limit 60/50 dB (den/noc) avšak nepřekračovali hlučnost 70/60 dB. Tato existující a prokázaná hlučnost jednoznačně definována k rozhodnému datu je možno v oblastech zachovat, nedošlo-li k nárůstu hlučnosti o více než 2 dB po tomto datu. Z tohoto vyplývá, že maximální

hlučnost, která v daném území mohla existovat, aby šlo zachovat SHZ nesmí či nesměla být vyšší než 72 dB přes den a 62 dB přes noc. v Bosonohách stanovila KHS v roce 2009 limit hlučnosti u dálnice D1 na 66 dB v noci, na silnici 11/602 na hodnoty 74/66 dB (den/noc). Přitom tyto limity vycházeli z akreditovaných hlukových studií přiložených k ČOP, tím pádem je tato hlučnost u daných komunikací jednoznačně doložená. Při dosažení této hlučnosti je jasné, že se o SHZ v Bosonohách již nemůže jednat, tj. buď došlo k vyššímu růstu hlukové zátěže po roce 2001 než umožňuje zákon, nebo byl limit SHZ překonán již k 1.1.2001 a SHZ je nutno vyloučit již ze zákona a tento limit dosažením těchto hodnot hlučnosti nelze dále používat. Tolerování limitu SHZ po dosažení těchto hodnot, které byly stanoveny rozhodnutím KHS v jednotlivých ČOP prokazuje, že vyhodnocení limitů v Bosonohách je zcela závadné, a prokazuje neřešenou nadlimitní zátěž, která by se měla odstranit, tj. přijmout takové opatření na D1 i na 11/602, které docílí snížení hlučnosti ke standardnímu limitu. Nicméně přivedením další dopravy do těchto míst zapříčiní další růst hlučnosti a zamezí budování např. zatubusování D1 spolu s II/602 tak, aby byl standardní hygienický limitu hlučnosti od automobilové dopravy splněn. Tuto připomínku musí vypořádat KHS, MMR, MŽP a MZ ale i policie ČR řešící organizovanou trestní činnost i složky řešící trestnou činnost vůči přírodě a poškozovaní zdraví široké skupiny obyvatel.

234. Vyhodnocení limitů hlučnosti pro oblast Bosonoh je zcela vadné II. Stará hluková zátěž se nedala dále prodloužit dle nv 148/2006 a nv 272/2011 Sb. došlo-li k nárůstu hlučnosti po pokládce nového asfaltu. Ten se v Bosonohách měnil v roce 2008-2009.

Odůvodnění:

Nárůst hlučnosti dokládá ČOP v roce 2010 a ČOP v roce 2016 s porovnáním s ČOP vydanou v roce 2006. Přičemž je doloženo, že v roce 2015 došlo po této výměně k prokazatelnému růstu hlučnosti (v roce 2015 o více než 3 dB jak ve dne, tak i v noci — viz akreditovaná hluková stude) ale i další kontrolní hluková měření KHS viz např. 2014 přičemž nařízení vlády v té době platící tento limit zakazovaly dále použít, tj. muset být ukončen. Tím pádem došlo buď k opětovnému přijetí dočasně platícího limitu, který byl již odejmut nárůstem hlučnosti (nezákonný a nesmyslný postup), nebo KHS JMK nejednalo dle zákonů, ale dle přání úzké skupiny lidí, kterým vadilo nutnost ze zákona odstranit nadlimitní hlučnost v Bosonohách a nutnost přijmutí takových opatření, které sníží hlučnost na 60/50 dB a tím ochrání zdraví obyvatel žijící při této komunikaci, neboť se jim to nehodilo do jejich činnosti. Tuto připomínku by mělo vypořádat jak KHS JMK s MZ tak i MMR a MŽP ale i policie ČR řešící organizovanou trestní činnost spolu se složky řešící trestnou činnost vůči přírodě a poškozovaní zdraví široké skupiny obyvatel.

Vyhodnocení připomínek

Územní studie neřeší hlukovou zátěž ve vztahu k hlukovým limitům a ČOP. Pouze porovnává varianty řešení dopravy mezi sebou a stanovuje okrajové podmínky využití území. A1 ZÚR ZÚR nenavrhují, neruší a ani nijak neupravují ČOP. Nicméně pro zdárné vyřešení stávající akustické situace v Bosonohách je nezbytné vybudovat obchvat Bosonoh v souladu s platnými ZÚR JMK. Bez této investice nedojde ke snížení stávající hlukové zátěže v Bosonohách.

Poř. číslo	**235**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

235. Vyhodnocení dopadů hlučnosti pro oblast Bosonoh, Troubska a Ostopovic je zcela vadné

Odůvodnění:

V hlukové studii absentuje VRT, která bude být negativní dopad na hlukovou situaci v těchto místech. Není možno uvěřit, že VRT by neměla na hlučnost žádný vliv, tj. že vlaky na VRT by nevytvářeny žádný hluk. Tj. Akustická studie je nutno pro tuto oblast zcela předělat a dopady hlučnosti Vrtky do studie započíst. Poznámka dle dokumentu vlaky TGV vydávají při náběhu na plný výkon hlučnosti 98db — viz data o TGV.

Doplněn bod 16 připomínek Doláka

Vyhodnocení připomínky

Jak z názvu studie vyplývá studie řeší „Hodnocení variant uspořádání dálniční a silniční sítě“. Nikoliv VRT a vlaky TGV. VRT jsou v ZÚR JMK 2016 doposud vymezeny formou územní rezervy.

Poř. číslo	**236**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

236. Vyhodnocení rozptylové studie pro oblast Malé Lhoty je zcela vadné

Odůvodnění:

Rozptylová studie, která byla součástí územní studie pro AZÚR, byla svými závěry vložena do zadání AZÚR. Tím se do zadání AZÚR dostaly chybné závěry rozptylové studie. v Malé Lhotě by díky lokálnímu terénu klesalo znečistění do středu obce, což by mělo zásadní negativní vlivy na zde žijící obyvatele. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

Vyhodnocení připomínky

US JMK byla sice podkladem pro A1 ZUR JMK, avšak US JMK nebyla podkladem pro Vyhodnocení vlivů A1 ZUR JMK na životní prostředí (SEA). SEA hodnotilo předloženou A1 ZÚR JMK samostatně a bylo zpracováno dle platných zákonů a při respektování zásad Metodického pokynu MŽP.

Poř. číslo	**237**
Téma	**Územní studie**

Text připomínky

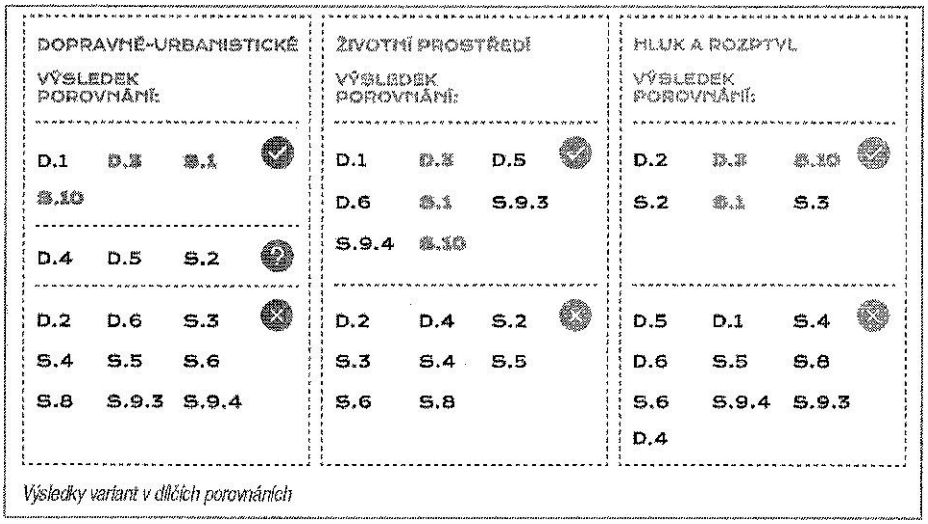
237. Připomínky k ÚS JMK

- Přístup členění na 11 oblastí nebyl proveden pro hodnocení z hlediska hlučnosti, a tak chyby hlukové studie z jednoho konce oblasti pokryté územní studií ovlivňovaly oblasti jiné. Sumarizace pro celkem 500 000 obyvatel tak vede k tomu, že v hodnocení dominují náhodné chyby, a ne reálná informace.

  Pokud se omezí porovnání dvou variant 43 pouze na obce přímo dotčené, pak i velmi vadné výpočty hlučnosti, tak jak je územní studie poskytla, ukáží, že informace o vhodnosti trasy D6 (ne sice varianty optimalizované REV2016 a alespoň varianty s obchvaty všech obcí) a varianty S.10 *„poučené“* nejsou úplně zahlceny náhodnými chybami z hlukových výpočtů a pokud by se aspoň nesmíchaly náhodné chyby ze 100+ hlukových map a byly zpracovány jen hlukové mapy

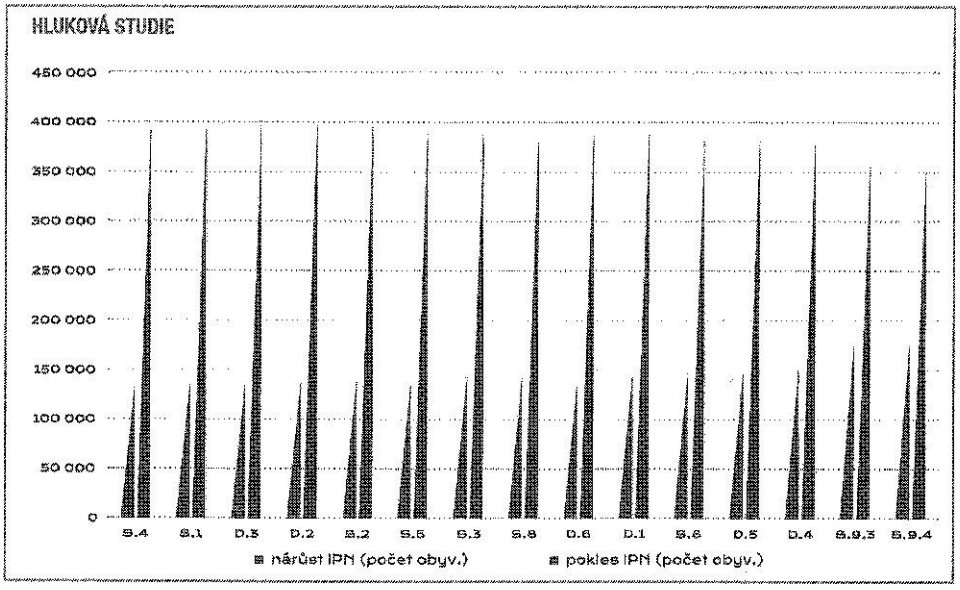
pro obce přímo dotčené komunikací „43", pak varianta D6 je evidentně mnohem výhodnější než varianta S.10 *„poučená"*:

Studie doporučila variantu průtahu Brnem (tzv. varianta Německá) a vyloučila všechny varianty obchvatu města Brna (tzv. varianta Optimalizovaná). Z hlediska hlučnosti je v tzv. Abstraktu Územní studie na str. 53 uvedeno následující rozdělení variant na doporučené, možné a nedoporučené:



Výsledky variant v dílčích porovnáních

Na str. 42 Abstraktu Územní studie je pak graf s porovnáním variant z hlediska hodnocení dle Hlukové studie. Na svislé ose je „počet občanů". Celkově obrázek odkazu na cca 500000 občanů:



Tento graf *je „pozoruhodný"* velmi malými rozdíly mezi variantami. Toto se jeví na první pohled jako nereálné, protože hlavním příspěvkem ke statistice hlučnosti a rozdílům mezi variantami je nepochybně jediná nová páteřní komunikace umisťovaná v území — komunikace 43. Je také logické, že kumulativnímu vlivu hlučnosti zde dominují příspěvky z hustě zastavěných území, tedy obchvatové komunikace musí typicky vykazovat nižší celkový negativní vliv než průtahy zastavěným územím. Zdá se tedy, že výše uvedená statistika, kromě vad Hlukové studie doložených v Akustickém posudku P46-19, je zjevně zatížena vadami z procesu porovnávání a výběru variant.

Z tohoto důvodu byla udělána kontrola **metodiky hodnocení variant v Územní studii**, a to zcela cíleně na základě dat Územní studie. Vyjdeme-li tedy na okamžik z hypotetického předpokladu, že data Územní studie vadami zatížena nejsou, pak by i při přímočarém porovnání souhrnných informací o hlučnosti v území pro soubor obcí na obou základních trasách (obchvat Brna versus průtah Brna) toto mělo potvrdit, že výše uvedené porovnání variant z hlediska hluku vede ke studií tvrzeným minimálním rozdílům mezi variantami a s preferencí pro varianty tvořící průtah Brna.

Pro kontrolu metodiky byly zvoleny dvě klíčové varianty, a to Zpracovateli preferovaná varianta průtahu Brna označená jako S.10 „poučená" a varianta, která má svým způsobem nejblíže variantě obchvatu Brna a je označená jako D.6.

Níže jsou shrnuty výsledky Hlukové studie pro všechny obce, které mohou být jednou nebo druhou variantou přímo dotčeny.

V tabulce níže jsou reprodukovány výsledky Hlukové studie (numerické hodnoty jsou vyjádřeny dle studie v procentech zastavěného území obce) pro denní dobu. Jsou použity kategorie dle hlukové studie, tj. *„snížení hlukové zátěže", „zachování stávajícího stavu", „zvýšení hlukové zátěže" a „zhoršení"*, tedy nárůst nad úroveň 60 dB.

	D6 - OBCHVAT BRNA				S10 - Průtah Brna			
OBEC / MČ Brna	Snížení	Stávající	Zvýšení	Zhoršení	Snížení	Stávající	Zvýšení	Zhoršení
Brno-Bosonohy	24.9	51.98	23.12	0.99	23.18	41.11	35.71	2.88
Brno-Bystrc	3.43	93.88	2.69	0.82	8.24	49.98	41.79	6.68
Brno-Kníničky	69.34	29.56	1.1	0.29	33.33	20	46.67	5.65
Čebín	19.19	55.53	25.28	2.02	0.23	70.2	29.57	4.27
Drásov	49.12	38.82	12.06	0	34.14	60.18	5.69	1.23
Hvozdec	2.44	89.43	8.13	0.81	2.44	88.62	8.94	1.63
Chudčice	80	8.06	11.94	1.49	69.94	30.06	0	0
Jinačovice	99.03	0.97	0	0	92.82	0.48	6.7	3.77
Kuřim	76.73	14.39	8.88	2.72	58.05	32.22	9.73	1.47
Lažany	94.8	2.89	2.31	1.16	97.09	2.91	0	0
Lipůvka	95.54	0.67	3.79	0.99	95.98	0.89	3.13	0.59
Malá Lhota	0	91.67	8.33	2.35	0	67.86	32.14	18.82
Malhostovice	85.61	12.55	1.85	0.65	69.89	17.47	12.64	3.25
Milonice	99.04	0.96	0	0	100	0	0	0
Moravské Knínice	61.3	33.91	4.78	0.8	27.59	37.07	35.34	8.4
Ostrovačice	6.87	70.61	22.52	0.76	0	91.22	8.78	0.76
Rozdrojovice	0.3	97.01	2.69	0	2.69	88.92	8.38	2.21
Skalička	100	0	0	0	0	0	100	14.46
Troubsko	27.04	43.52	29.44	2.54	31.3	39.81	28.89	2.2
Veverská Bítýška	53.8	43.57	2.63	0.56	21.68	76.64	1.68	0.11
Veverské Knínice	0	93.83	6.17	0.71	0	97.1	2.9	0
Všechovice	0.76	67.18	32.06	0	0	71.97	28.03	11.51
Závist	100	0	0	0	100	0	0	0

V prvním přiblíženi lze tyto procentuální hodnoty s uvážením počtu obyvatel obcí, resp. městských částí Brna, přepočítat na odhad počtu osob v jednotlivých kategoriích.

OBEC / MČ Brna	počet obyvatel	D6 - OBCHVAT BRNA				S10 - Průtah Brna			
		Snížení	Stávající	Zvýšení	Zhoršení	Snížení	Stávající	Zvýšení	Zhoršení
Brno-Bosonohy	2457	612	1277	568	24	570	1010	877	71
Brno-Bystrc	24218	831	22736	651	199	1996	12104	10121	1618
Brno-Kníničky	1006	698	297	11	3	335	201	470	57
Čebín	1817	349	1009	459	37	4	1276	537	78
Drásov	1836	902	713	221	0	627	1105	104	23
Hvozdec	326	8	292	27	3	8	289	29	5
Chudčice	954	763	77	114	14	667	287	0	0
Jinačovice	755	748	7	0	0	701	4	51	28
Kuřim	10993	8435	1582	976	299	6381	3542	1070	162
Lažany	1690	1602	49	39	20	1641	49	0	0
Lipůvka	1345	1285	9	51	13	1291	12	42	8
Malá Lhota	149	0	137	12	4	0	101	48	28
Malhostovice	967	828	121	18	6	676	169	122	31
Milonice	360	357	3	0	0	360	0	0	0
Moravské Knínice	982	602	333	47	8	271	364	347	82
Ostrovačice	699	48	494	157	5	0	638	61	5
Rozdrojovice	1032	3	1001	28	0	28	918	86	23
Skalička	157	157	0	0	0	0	0	157	23
Troubsko	2341	633	1019	689	59	733	932	676	52
Veverská Bítýška	3376	1816	1471	89	19	732	2587	57	4
Veverské Knínice	936	0	878	58	7	0	909	27	0
Všechovice	284	2	191	91	0	0	204	80	33
Závist	140	140	0	0	0	140	0	0	0
CELKEM		20817	33695	4307	719	17160	26700	14963	2330
Snížení MINUS zvýšení		16510				2197			

- Z tohoto statistického odhadu je na první pohled zjevné, že rozdíly mezi variantami **nejsou zdaleka tak malé**, jak je prezentováno na výše reprodukovaném grafu ze str. 42 Abstraktu, naopak mezi variantou obchvatu a variantou **průtahu je velmi významný rozdíl**. To svědčí o závažných vadách statistického zpracování ve studii a není vyloučeno, že zahrnutím cca 500000 obyvatel do statistického zpracování došlo zjevně k akcentaci náhodných a hrubých chyb zpracování na úkor skutečné informace, tj. významného nového zdroje hlučnosti, z hlediska jediné zásadní nové komunikace v území „43" v úseku Lysice — dálnice D1.
- Zpracovateli vybraná trasa S.10 jasně ukazuje oproti variantě D.6 **násobný nárůst počtu obyvatel, kde dochází ke zvýšení hladiny hluku**, tj. 14963 versus 4307, tedy v poměru 3,4x.
- Podobně je to i pro počet obyvatel exponovaných hladině hluku nad 60 dB, zde pro S.10 se jedná 0 2330 obyvatel oproti pouze 719 obyvatelům ve variantě D.6, **tedy v poměru 3,24 v <u>neprospěch průtahu Brna</u>.**
- Jednoznačně kladně pro obchvat Brna vychází i rozdíl počtu občanů mající výhodu snížení hlučnosti oproti počtu občanů vystaveným zvýšení hlučnosti, tedy 20817 — 4307 = 16510 pro obchvat Brna a 17160 - 14963 = **2197**, tedy je zde poměr 16510 / 2197 = **7,51 <u>ve prospěch varianty obchvatu Brna</u>.**
- I jen tento robustní první odhad jasně dokládá, že porovnání variant v Územní studii na zde provedené na základě analýzy hlučnosti je vadné.

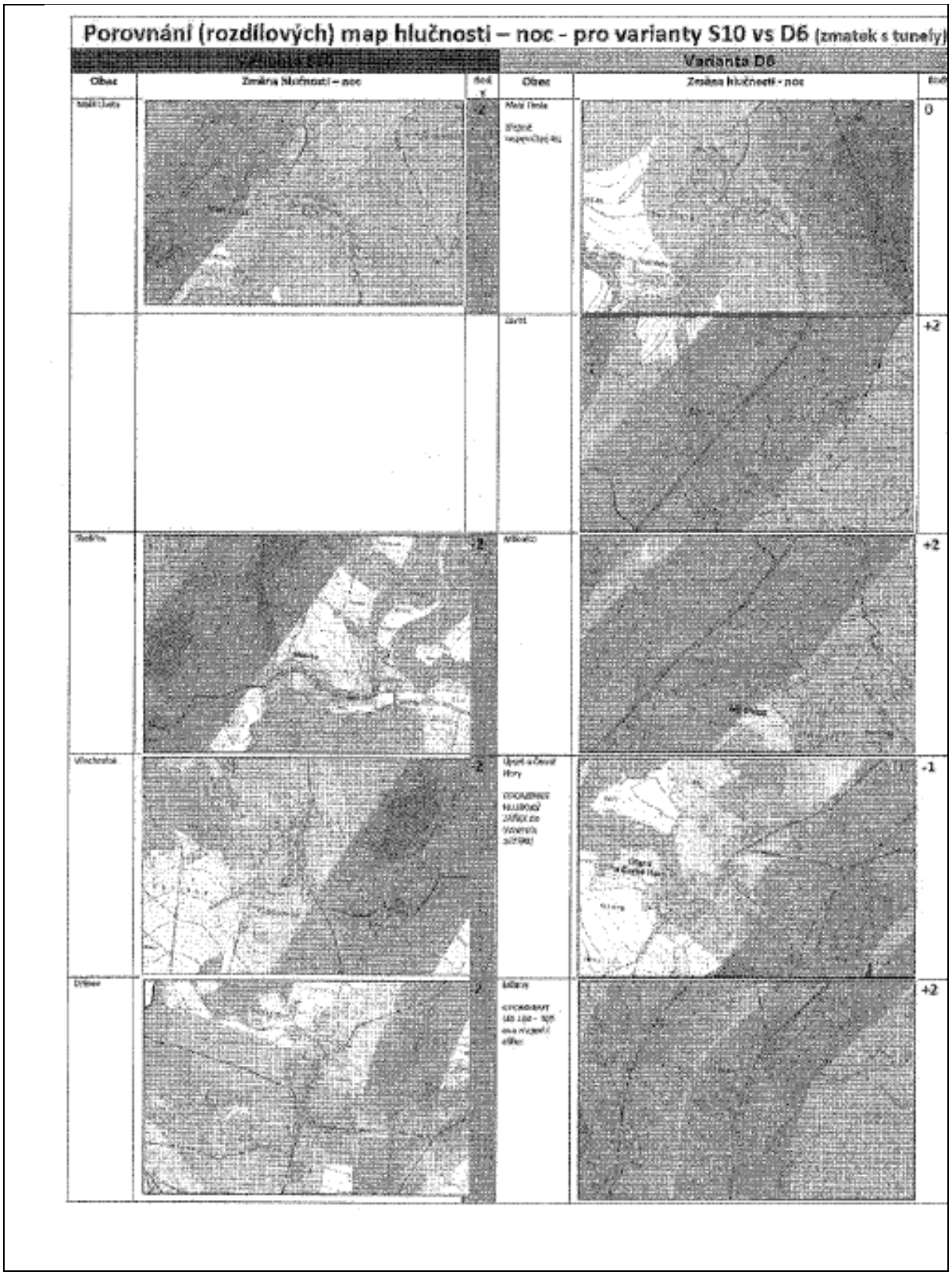
Výše provedené hodnocení výlučně používající data z hlukové studie jasně dokládá vadu hodnocení a výběru variant.
Je naprosto zjevné, že varianta D6 je z hlediska hlučnosti mnohem výhodnější než varianta S.10 „poučená".

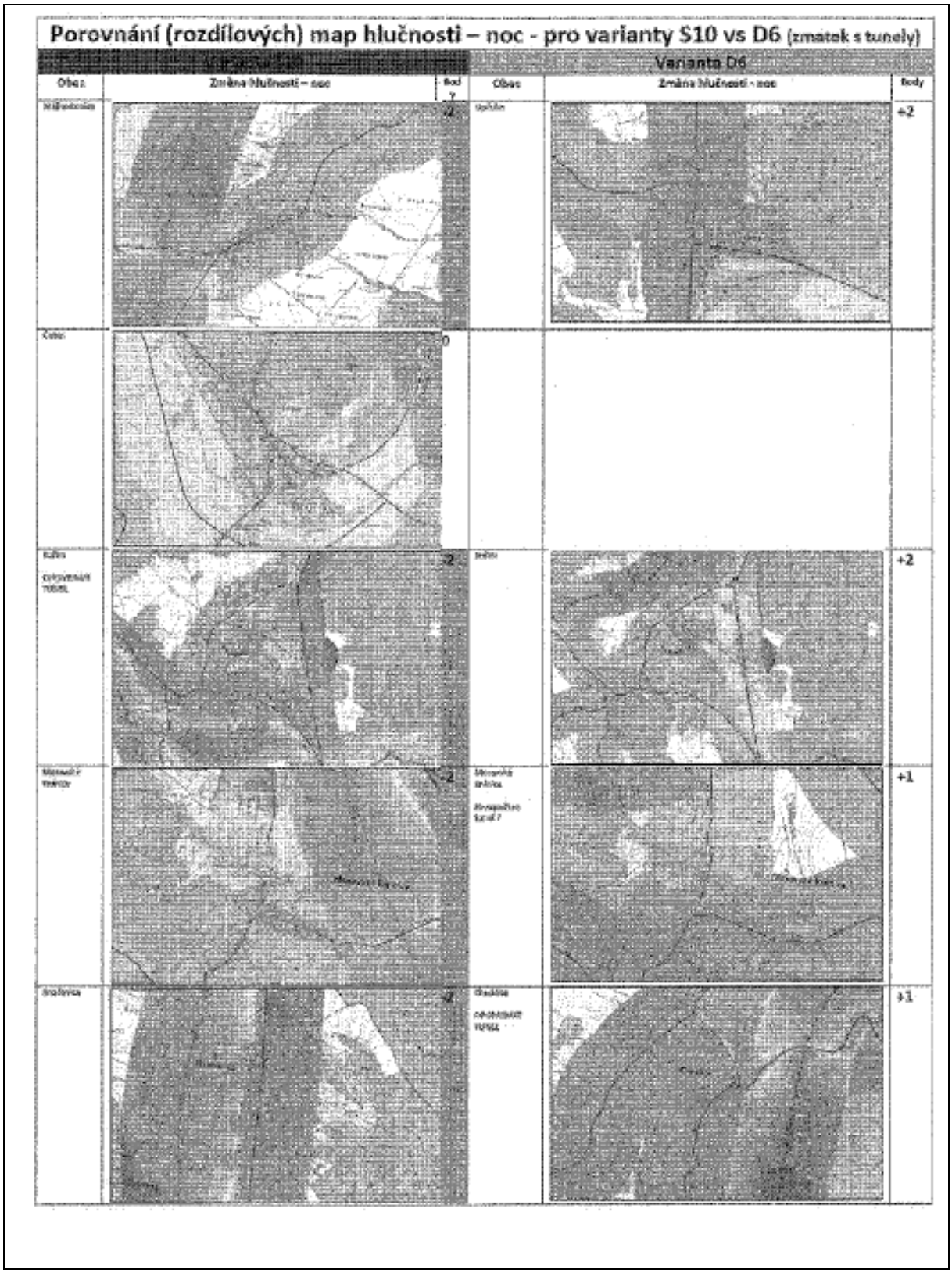
Vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší z dopravy je vázané na intenzitu dopravy stejně jako pro hlučnost a má často podobné projevy (pozitivní a negativní) jako hlučnost, pak je obtížně představitelné, že by **při výše doložených doslova dramatických rozdílech** mezi S.10 a D6 mohlo hodnocení být jiné než pro hlučnost.
Totéž pak platí pro dopady na veřejné zdraví, neboť i zde vysoká hlučnost a vysoké znečištění oboje vedou k vyšším negativním vlivům ba veřejné zdraví.
Je tedy nepochybné, že na základě **při výše doložených doslova dramatických rozdílech** mezi S.10 a D6 zjevně platí jak pro hlučnost, tak pro znečištění ovzduší a **D6 je jasně výhodnější než S.10**.

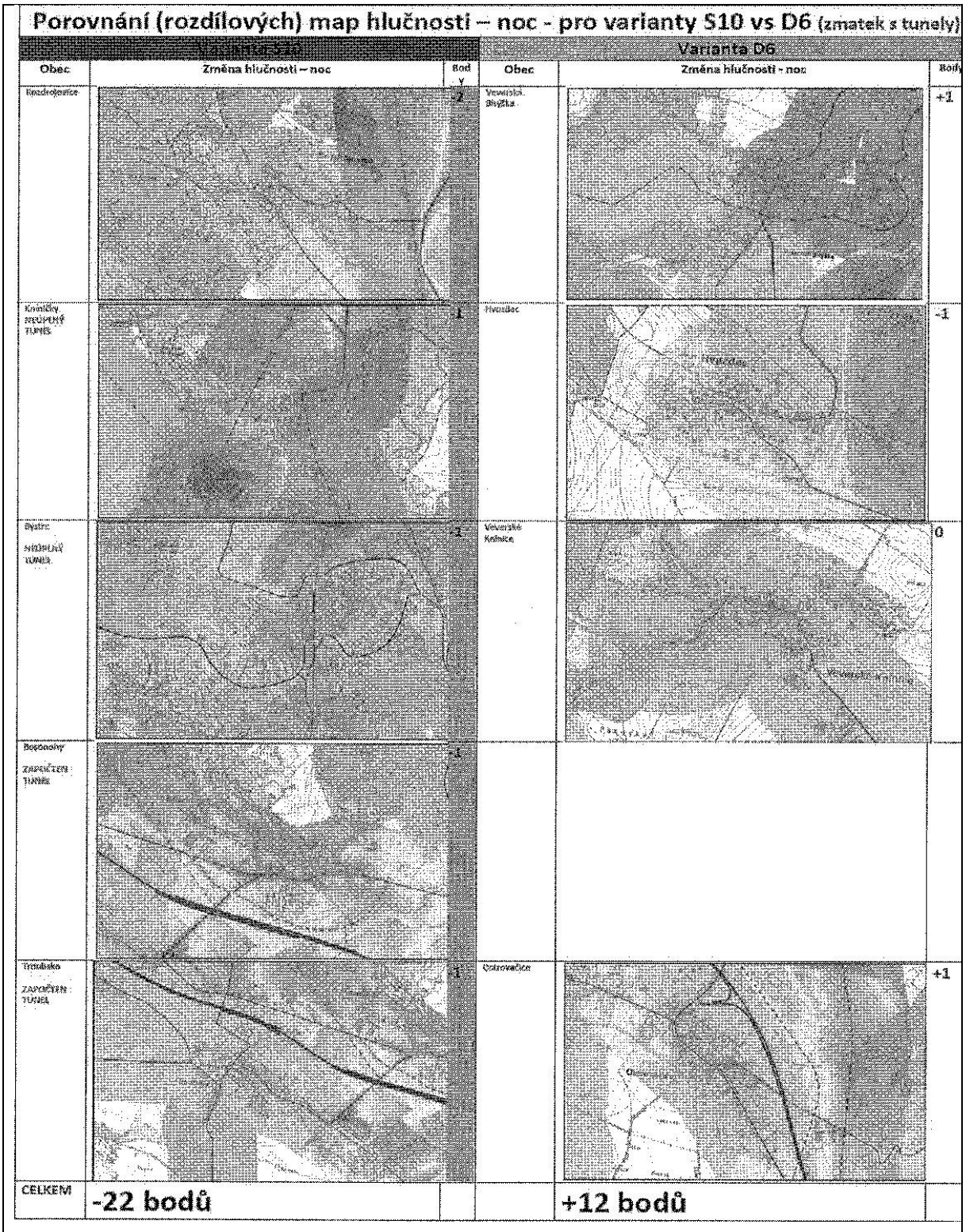
- Podobně a velmi názorné lze vadu hodnocení variant ve studii doložit i přímým hodnocením na stupnici používané v hodnoceních SEA a EIA, -2–1 0 +1 +2

  Níže jsou zobrazeny hlukové mapy pro všechny přímo dotčené obce variantami D6 a S.10.

  Je vidět na první pohled celá řada vad hlukových map, nicméně hodnocení na uvedené hrubé stupnici je možné provést. Hodnocení pro jednotlivé obce jsou ve sloupcích vpravo.


Porovnání (rozdílových) map hlučnosti – noc - pro varianty S10 vs D6 (zmatek s tunely)
Varianta D6
Obec
Změna hlučnosti – noc
Obec
Změna hlučnosti - noc
0
+2
+2
-2
+2
-2
-1
-2
+2


Porovnání (rozdílových) map hlučnosti – noc - pro varianty S10 vs D6 (zmatek s tunely)
Varianta D6
Obec
Změna hlučnosti – noc
Body
Obec
Změna hlučnosti - noc
Body
+2
0
+2
+1
+1



Výsledkem je opět jasný, a to i základě nekvalitních hlukových map.

<u>Varianta D6 s PLUS 12 body je dramaticky lepší než varianta S.10 s MINUS 22 body.</u>
Pořizovatel si může provést hodnocení sám a nepochybně dospěje také ke stejnému výsledku

- Obce předaly pořizovateli grafický doplněk expertního hodnocení [redacted] Tento grafický doplněk plně vyvrací „obranu" Zpracovatelů územní studie a specificky v ní obsažené studie hlukové.

  Lze připomenout, že Akustický posudek P46-19 identifikoval desítky vad Hlukové studie. Pro doložení, jak chybně postupoval Zpracovatel Územní studie při své reakci předložené Jihomoravskému kraji (dokument „ „, lze pro názornost vybrat zásadní problém Hlukové studie, a to **neodůvodněné a chybné omezení výpočtové vzdálenosti na pouhých 400 m od komunikace.**

  Akustický posudek P46-19 se touto vadou z různých pohledů zabýval na několika místech, mimo jiné v připomínkách 1 1 a 23. V závěru Akustického posudku P46-19 bylo pak shrnuto:

  „Strategie výpočtů provedených v Hlukové studii, která omezuje výpočty šíření hluku od zdroje do vzdálenosti 400 m (za touto vzdáleností se se zdrojem hluku již dále nepočítá, ve skutečnosti se zde používají extrapolovaná dada z prostředí GIS) vede k výraznému podhodnocení hluku v oblasti konce tohoto území (tedy od zdroje nejvzdálenějších míst, ve kterých však mohou být dosahovány úrovně hluku na hranici hygienických limitů hluku). K podhodnocení hlukové zátěže však dochází v celém pásmu 400 ni od osy komunikace.

  Nejvyšší úrovně podhodnocení hlukové situace vlivem malé hodnoty Fetchjng radius (400 m), cca mezi „-1 dB až -3 dB, dochází v okolí míst, kde se setkává více komunikací (především dopravně významných komunikaci),

  Nejnižší úrovně podhodnocení vlivem malé hodnoty Fetching radius (400 m), do cca -1 dB, nastává u samostatně vedených komunikací u hranice 400 m od jejich os. V dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťováni příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13, ledna 2006 [0] (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG.AEN, dále též GPG) je v nástroji „Nástroj 1.2.: Hlavní silnice nebo železnice" doporučeno stanovit rozsah výpočtové oblasti (tedy vzdálenost, do které se 'najíprovádět výpočty, rozsah výpočtové oblasti) jako 1,5 násobek největší vzdálenosti polohy hodnocené izofony (v tomto případě LAeq(den) 60 dB a LAeq,(noc) 50 dB) od hodnoceného nejhlučnějšího zdroje hluku.

  Fetching radíus se pak obvykle voli takový, aby přírůstek hluku vlivem od zdrojů nacházejících se za hranicí vymezenou jeho hodnotou, tedy již zanedbávaných zdrojů hluku, byl menší než 0,1dB."

  V odůvodnění připomínky č. 11 pak Akustický posudek P46-1 poukázal na doporučenou hodnotu významně odlišnou od 400 m, a to na hodnotu 1200 m. Bylo zde uvedeno:

  „Použití nastavení parametru „Fetching radius" k omezení rozsahu výpočtu ve výpočtovém modulu programu LimA2 tedy nepoužití k omezení rozsahu výpočtu pomocí definice výpočtové oblasti s parametrem „Fetching radius" nastaveným na výrazně vyšší vzdálenost (obvyklé „defaultní" nastavení software LimA je „Fetching radius" roven 1200 m) dokazují všechny publikovaná hluková pásma vypočítaných variant."

  Zpracovatel Územní studie v dokumentu opatřeném autorizačním razítkem garanta projektu doc. Ing. arch, Jakuba Kynčla, Ph.D. (číslo autorizace ČKA 02 672) se námitkami 11 a 23 věcně nevypořádal.

  Jádrem reakce Zpracovatele jsou jeho reakce na str. 22 a na str. 39 dokumentu předaného Jihomoravskému kraji, kde se m.j. uvádí:

Reakce:

Posouzení HS vyčítá způsob omezení Velikosti výpočtové oblasti. K tomu je nutno uvést následující:

Zpracovatel hlukové studie postup zpracování a nastavení výpočtu na základě svých empirických znalostí a zkušeností* déle pak na základě porovnání výsledků modelování hlukové studie jiných autorů, kteří zpracovávali částečně obdobné typy studií.

Reakce:

Zpracovatel hlukové studie postupoval na základě svých empirických znalostí a zkušeností na základě porovnání výsledků modelování hlukové studie jiných autorů, kteří zpracovávali, alespoň částečně obdobné záměry.

Zpracovatel tedy nepopírá, že došlo k metodickému postupu napadeného Akustickým posudkem P46-19.

Odkaz na *„empirické znalosti a zkušenosti"* rozhodně není přijatelným argumentem v situaci, kdy se jedná o odborné metodické pochybení.

Formulace o *„porovnání výsledků modelování hlukové studie jiných autorů, kteří zpracovávali, alespoň částečně obdobné záměry"'* obhajobou reálně také není, protože Zpracovatel nedoložil ani jednu konkrétní publikovanou hlukovou studii renomovaných odborníků, ani nedoložil, v čem vnímá *„obdobnost záměrů",* tedy čím by jím zpracovaná Hluková studie měla připouštět porušení fyzikálních principů, na které bylo odkázáno ve výše citovaném textu ze Závěru Akustického posudku P46-19.

- Lze podat připomínku a přímo citovat z dokumentu z 06/2020 s doplněním grafických příloh od experta Ing. K. Šnajdra:

******CITACE:**

Vliv nastavení dosahu zdrojů na výpočtem stanovenou úroveň hluku

Strategie výpočtů provedených v Hlukové studii, která omezuje výpočty šíření hluku od zdroje do vzdálenosti 400 m (nastavením parametru dosahu zdroje hluku na hodnotu 400 m) vede k výraznému podhodnocení hluku v celém pásmu výpočtové oblasti 400 m od osy komunikace.

Na následujících obrázcích jsou vyneseny mapy hlukových pásem vypočítané pro noční dobu s různým nastavením dosahu zdrojů hluku v rozsahu od 400 m (použito v hlukové studii) do 1 200 m („základní" nastavení programu LimA). V tabulce jsou uvedeny vzdálenosti od krajního jízdního pruhu sledovaného úseku komunikace až po polohu isofony s hladinou $L_{Aeq,8h}$ 50 dB.

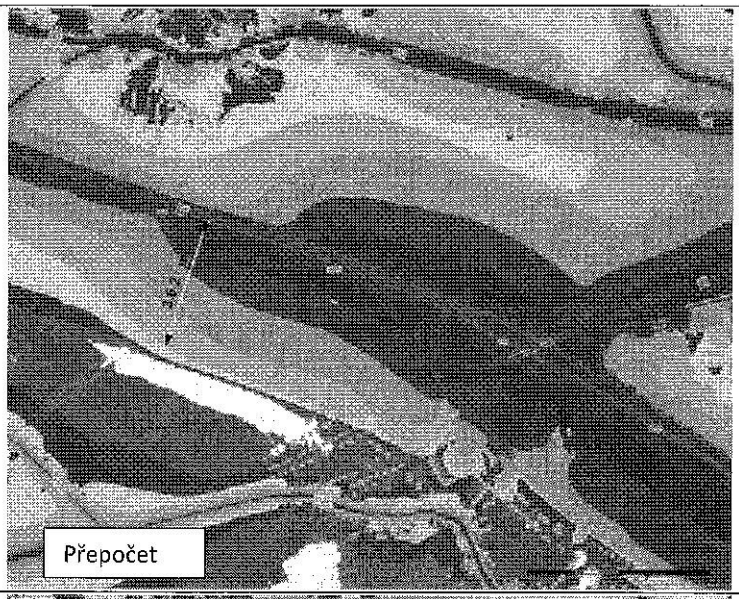
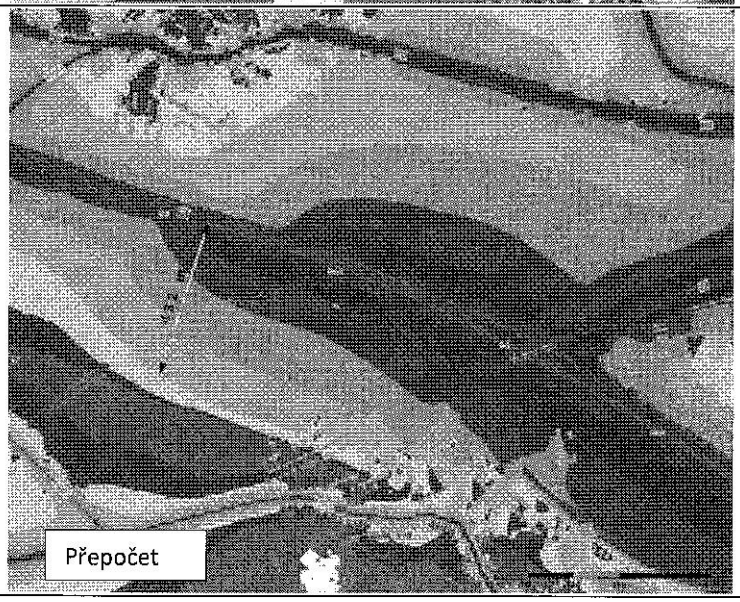
Dosah zdrojů	400 m	500 m	600 m	800 m	1 000 m	1 200 m
Vzdálenosti od krajního jízdního pruhu až po isofonu s ekvivalentní hladinou akustického tlaku $L_{Aeq,8h}$ 50 dB	362 m	432 m	502 m	563 m	622 m	710 m
Nárůst vzdálenosti polohy isofony $L_{Aeq,8h}$ 50 dB proti dosahu 400 m	-	70 m	140 m	201 m	260 m	348 m

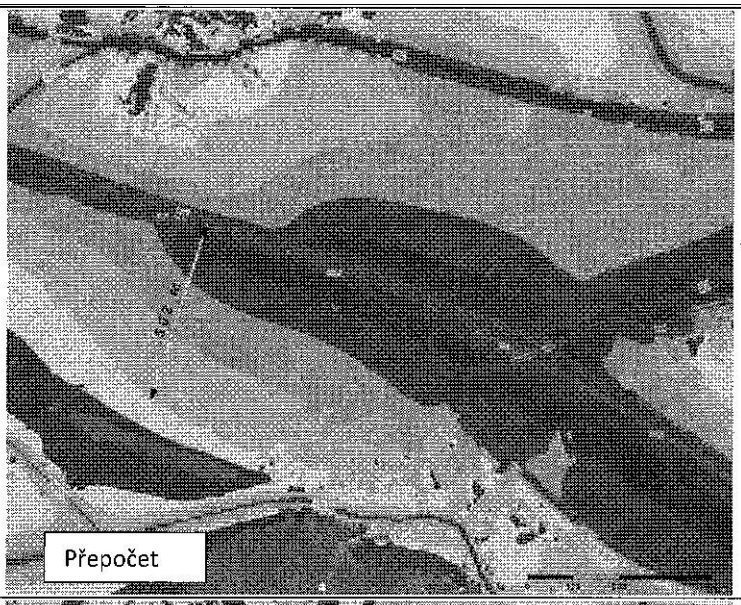
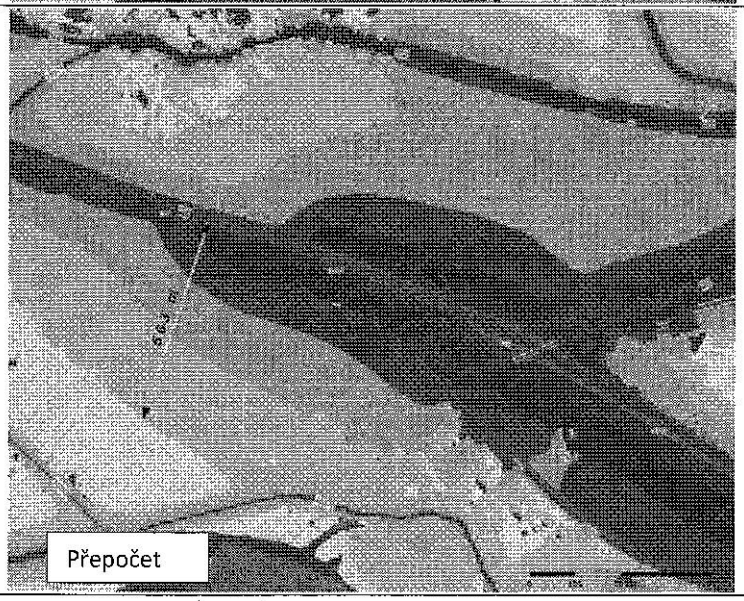
Z nárůstu vzdálenosti polohy této izofony oproti dosahu zdrojů rovnému 400 m je patrné, že při uvažování zdrojů hluku vzdálených až 1200 m se hluk stejné úrovně v rámci sestaveného matematického modelu „došíří" až téměř do dvojnásobné vzdálenosti.

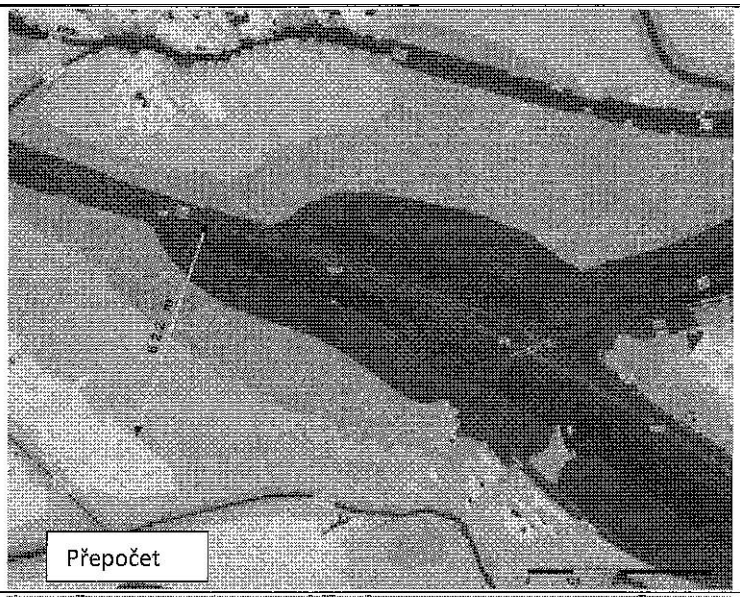
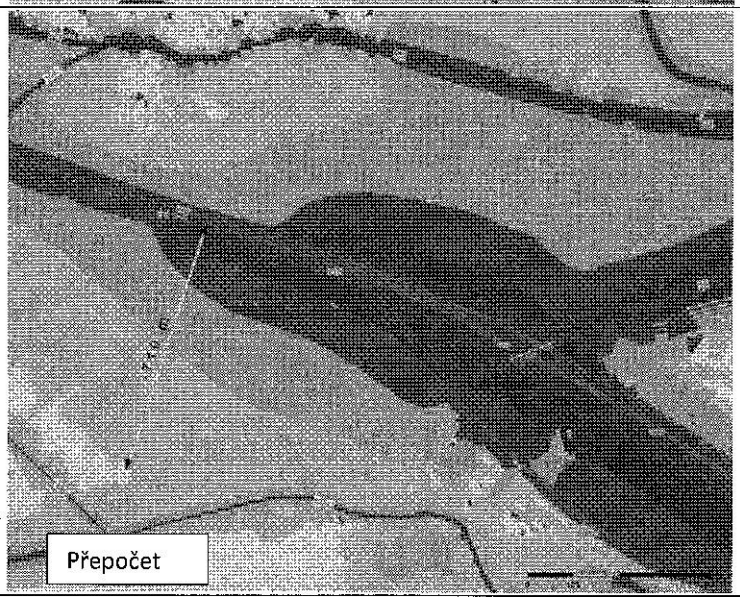
Příklady výstupů výpočtů šíření hluku pro výše uvažované dosahy modelovaných zdrojů hluku jsou uvedeny na následujících obrázcích.

Na obrázcích je jasně patrné, jak s rostoucím dosahem zdrojů hluku je tímto hlukem více zasaženo konkrétní sledované území. **Rozdíl v úrovni zasažení hlukem rozhodně není zanedbatelný**. Porovnáním vypočtených hodnot pro nastaveni dosahu zdroje 400 m a dosahu zdroje 1 200 m, je zřejmé že ve vzdálenosti 362 m od dálnice je **rozdíl vypočtených hodnot cca 5 dB** (tedy jedno celé hlukové pásmo).

Příklad vypočítaných map hlukových pásem pro různý dosah zdroje hluku

Dosah zdroje (Fetching radius – program LimA)	Mapa hlukových pásem ve výšce 4 m – noční doba
400 m	
500 m	

600 m	
800 m	

1 000 m	
1 200 m	

******KONEC CITACE**

Tabulku dle ing. Šnajdra

Dosah zdrojů	400 m	500 m	600 m	800 m	1 000 m	1 200 m
Vzdálenosti od krajního jízdního pruhu až po isofonu s ekvivalentní hladinou akustického tlaku $L_{Aeq,8h}$ 50 dB	362 m	432 m	502 m	563 m	622 m	710 m
Nárůst vzdálenosti polohy isofony $L_{Aeq,8h}$ 50 dB proti dosahu 400 m	-	70 m	140 m	201 m	260 m	348 m

lze pro názornost doplnit o procentuální rozdíl proti dosahu zdrojů 400 m (tedy pro nesprávný typ výpočtu použitý zpracovatelem studie):

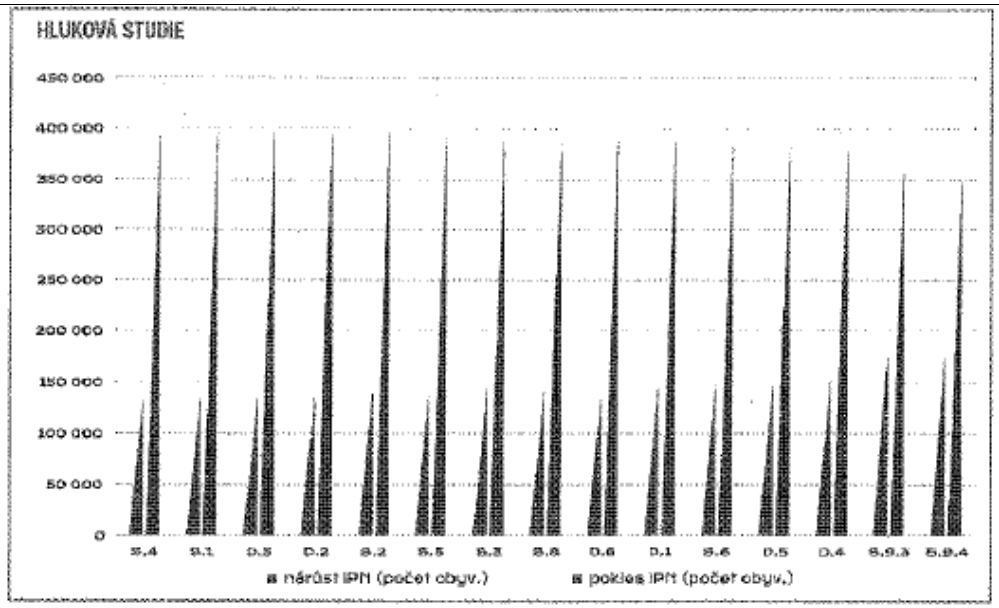
Dosah zdrojů	400 m	500 m	600 m	800 m	1 000 m	1 200 m
Vzdálenosti od krajního jízdního pruhu až po isofonu s ekvivalentní hladinou akustického tlaku $L_{Aeq,8h}$ 50 dB	362 m	432 m	502 m	563 m	622 m	710 m
Nárůst vzdálenosti polohy isofony $L_{Aeq,8h}$ 50 dB proti dosahu 400 m	-	70 m	140 m	201 m	260 m	348 m
Procentuální rozdíl proti dosahu 400 m	-	19%	39%	56%	72%	96%

Je zde naprosto zjevné, že omezení výpočtu na vzdálenost 400 m vede k **dramatickému podhodnocení rozsahu území zasaženého hladinou hlučnosti 50 dB**. Rozdíl mezi výpočtem pro nesprávné omezení výpočtu na 400 m a výpočtem pro hodnotu 1 200 m je vysoce významný. Bere-li se výsledek výpočtu pro omezení na 400 m za základ (100 %), pak při použití vstupního parametru 1 2000 m se jedná o **nárůst na 196 %** (viz poslední sloupec poslední řádek výše uvedené tabulky.

Tedy jak uvádí Ing. Šnajdr***: „Z nárůstu vzdálenosti polohy této izofony oproti dosahu zdrojů rovnému 400 m je patrné, že při uvažování zdrojů hluku vzdálených až 1200 m se hluk stejné úrovně v rámci sestaveného matematického modelu „došíří" až téměř do dvojnásobné vzdálenosti."***

Chyba cca 100 % ve studii předložené zpracovatelem a na základě níž bylo proveden výběr variant je naprosto netolerovatelná. Pochopitelně pak dochází k hlubokému podcenění nevýhodných variant a snáze pak jejich vliv „zanikne" v šumu jiných chyb. To vysvětluje, proč hodnoty v grafech jako graf ze str. 42 Abstraktu Územní studie vykazují neočekávaně malé rozdíly mezi variantami a jejich více-méně chaotické pořadí:

Graf s porovnáním variant z hlediska hodnocení dle Hlukové studie. Na svislé ose je „počet občanů". Celkově obrázek odkazu na cca 500000 občanů:



- Dalším zásadním problémem hlukové studie bylo chybné „přepočítávání" hluku pro noční dobu.

  Pan Ing. Šnajdr to velmi názorně doložil v grafickém dodatku z 06/2020.

******CITACE:**

Vliv nastavení podílu intenzity dopravy v noční době

Podíl intenzit dopravy v noční době použitý při zpracování Hlukové studie neodpovídá ani technickým podmínkám TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. VYDÁNÍ)" ani v podkladech Hlukové studie citovanému dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 201 1 ([redacted] A to navzdory deklaraci uvedené v Metodickém postupu o užití metodiky „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky, Manuál 2018" (EKOLA group, spol. s r.o.).

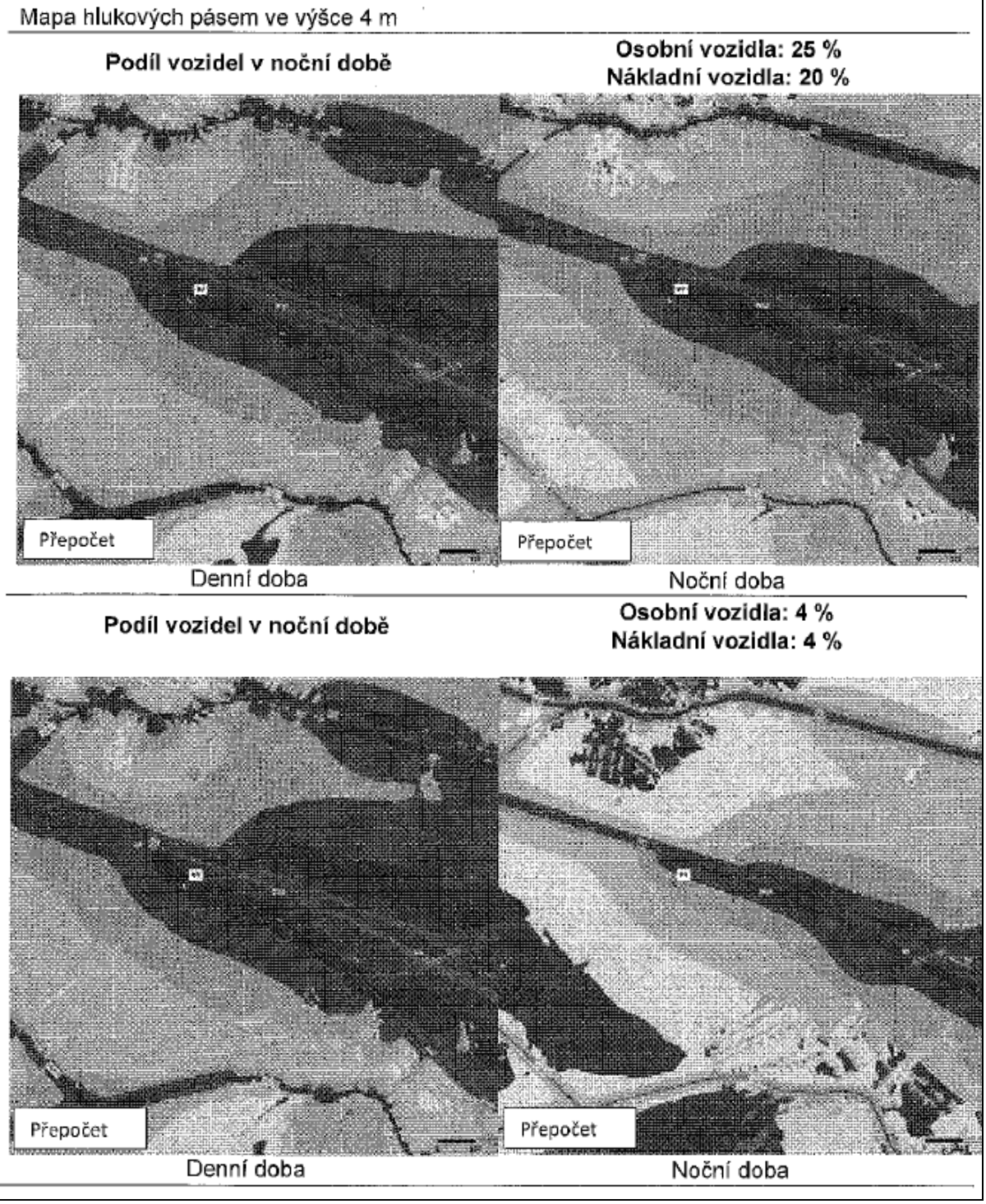
Vliv použitého podílu intenzity dopravy v noční době, tedy vliv rozdělení intenzit dopravy mezi denní a noční dobou je ukázán pro dva příklady pro komunikaci DI, podílu osobních vozidel v noční době 25 % a 20 % nákladních vozidel a pro variantu s podílem noční dopravy pro osobní i nákladní vozidla 4 %. Pro výpočet byl zadán dosah zdrojů 1 000 m, mapy hlukových pásem jsou vypočítány pro výšku 4 m nad terénem.

Dosah zdrojů	**Podíl vozidel v noční době** pro D1	**Výška bodu nad terénem**	**Denní doba**	**Noční doba**	**Rozdíl denní a noční doba**
Bod výpočtu ve vzdálenosti 100 m od krajní osy komunikace	osobních vozidel: 25 % nákladních vozidel: 20 %	4 m	66,1	64,4	-1,7
		10 m	66,7	64,8	-1,9
Bod výpočtu ve vzdálenosti 100 m od krajní osy komunikace	osobních vozidel: 4 % nákladních vozidel: 4 %	4 m	67,0	57,3	-9,7
		10 m	67,5	57,7	-9,8

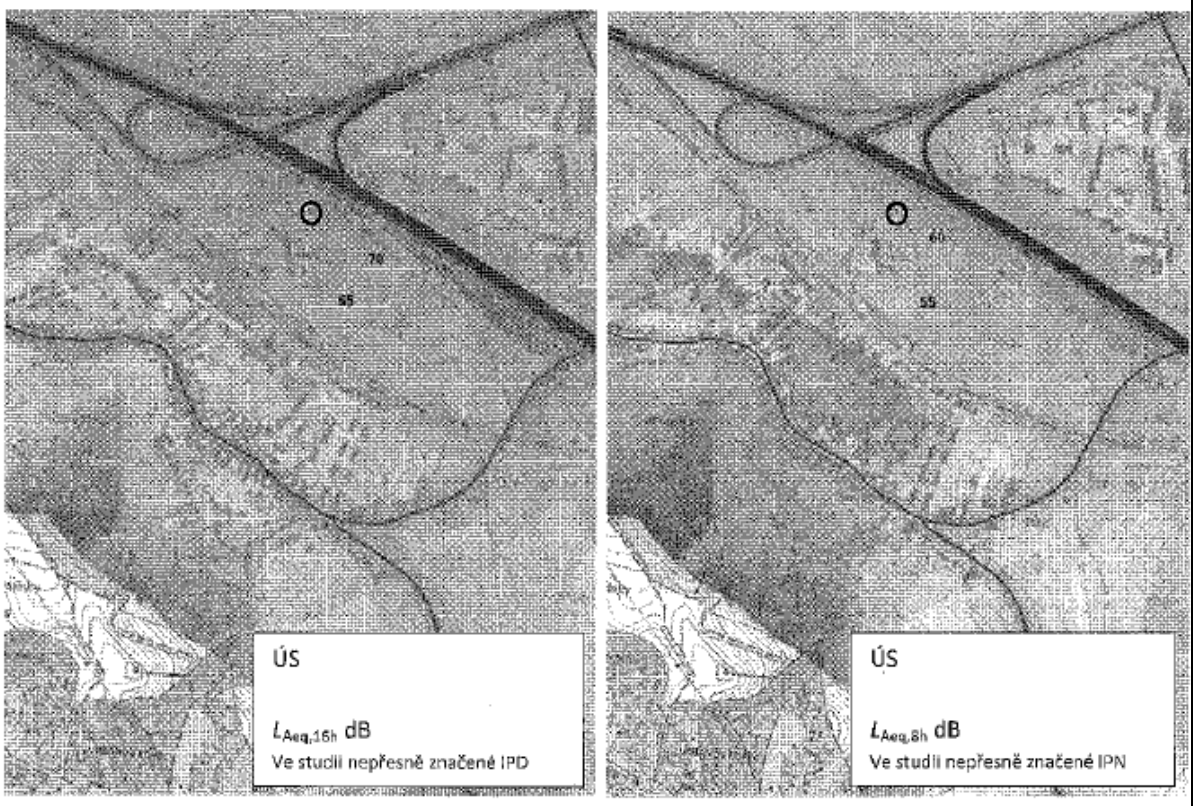
Příklad vlivu podílu rozdělení intenzit dopravy mezi denní a noční dobu je uveden na následujícím obrázku „Příklad shodného území přepočítaného standardními postupy v prostředí LimA".

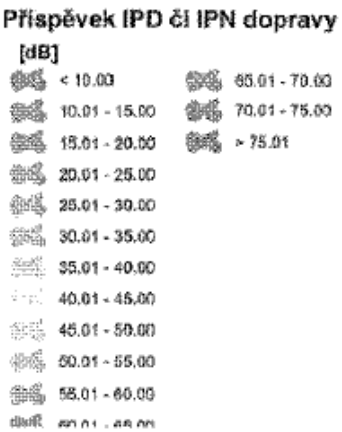
Jak stejná lokalita byla hodnocena v Hlukové studii ukazuje následující obrázek „Příklad map hlukových pásem uvedených v Hlukové studii".

Příklad shodného území přepočítaného standardními postupy v prostředí LimA



Příklad map hlukových pásem uvedených v Hlukové studii





Shodné místo v mapě, kde hladina hluku v denní a noční době je rozdílná o 10 dB. Jedná se o hluk z dálnice D1, kde lze očekávat, vzhledem k velkému podílu noční dopravy cca 2 dB.

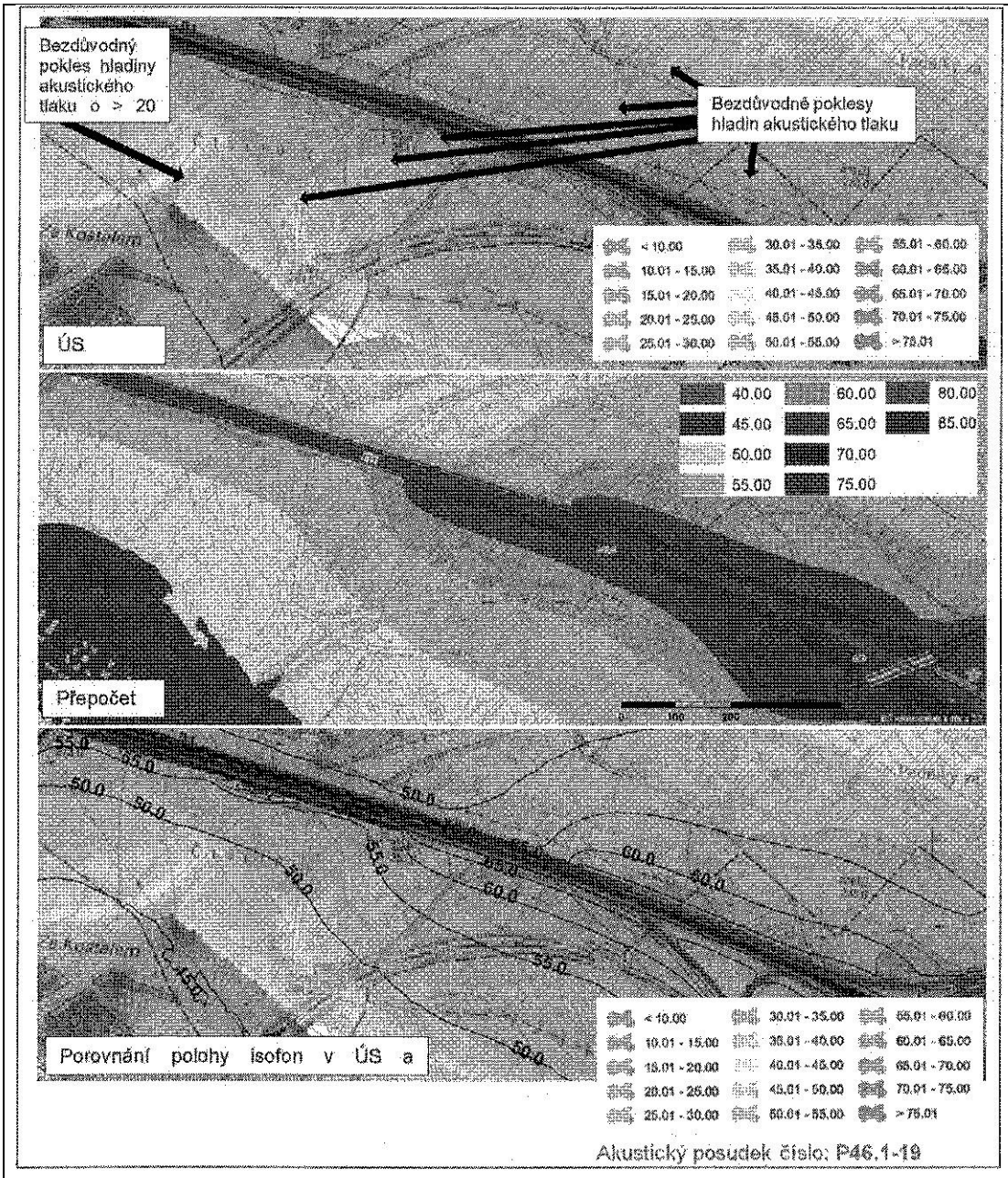
Ve studii byly chybně uvažovány podíly noční dopravy, jak je uvedeno v první verzi 4% z celodenních intenzit.

POZNÁMKA: Program LimA interně (ve své struktuře) užívá pro označení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době $L_{Aeq,16h}$ [dB] zkratku IPD a v noční době pro $L_{Aeq,8h}$ [dB] zkratku IPN.

******KONEC CITACE**

- Pro další grafické reprezentace zásadních vad hlukové studie pro územní studii odkazuji přímo na dokument pana [redacted]

  Níže je ještě přímo porovnán jeden výpočet z hlukové studie (označeno „ÚS", první obrázek) se zjevnými vadami oproti důvěryhodnému výpočtu z dodatku z 06/2020 od pana [redacted] (označeno „přepočet" — druhý obrázek) a jejich porovnaní třetí obrázek:



Lze citovat logický komentář pana ing. Šnajdra *„Realistický reliéfu terénu a poloha a výška překážek v šíření hluku v modelu hlukové situace jsou důležitým faktorem pro správný výpočet šíření hluku. Při nesprávně zadaném modelu (neúplně či nesprávné zadaných objektech ovlivňujících šíření hluku v modelu) vedou chyby v zadání k nelogickým a nereálným výstupům výpočtů šíření hluku."*

- Lze citovat Závěr z dokumentu [redacted] z 06/2020, který a jasně dokládá nepoužitelnost hlukové studie zpracovatelů územní studie:

******CITACE:**

Z výše uvedených výstupů Hlukové studie ve srovnání s Přepočty (zdroj autor) je patrné, že vlivem nedostatečného nastavení působí zdroje (dosahu zdroje hluku) jsou výpočty Hlukové studie zatíženy chybou cca 5 dB (doloženo ve vzdálenosti 362 m), vlivem nesprávně stanoveného podílu intenzity dopravy v noční době jsou výpočty Hlukové studie zatíženy chybou cca 4,5 dB (chyba stanovena

porovnáním výpočtů Hlukové studie s výpočty Strategické hlukové mapy 2017). Podle zkušeností lze však očekávat předpokládat chybu až 8 dB (viz rozdíly mezi ekvivalentními hladinami akustického tlaku naměřenými v několika místech v okolí dálnic v denní a noční době). Další chyby ve vypočítaných ekvivalentních hladinách akustického tlaku v Hlukové studii jsou zaviněny ne zcela přesnými modely šíření hluku ve 3D prostoru sestavovanými v rámci Hlukové studie a způsobem zpracování dat vypočítaných programem LimA v prostředí GIS použité Zpracovatelem Hlukové studie.

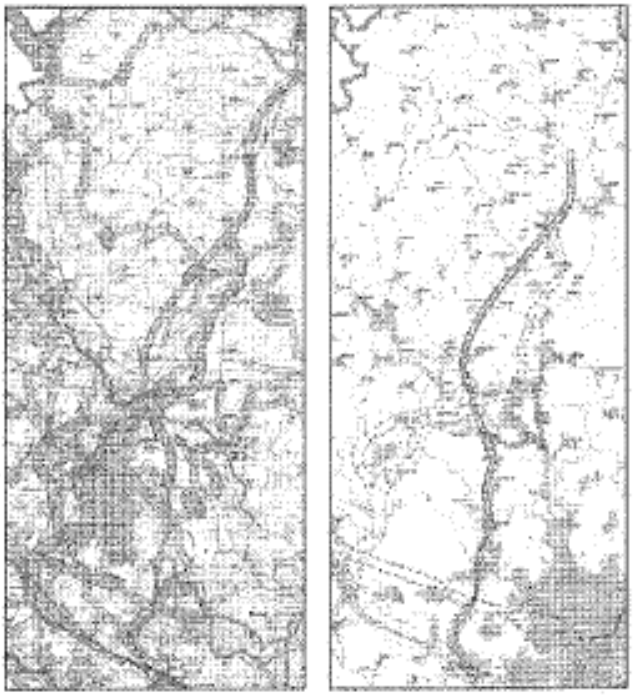
V denní době je celková chyba výpočtů provedených Zpracovatelem v Hlukové studii nejméně 5 dB a v noční době je více jak 9,5 dB (lokálně mohou být chyby výpočtů ještě vyšší).

******KONEC CITACE**

- Obce doložily pořizovateli posouzení od autorizované osoby, paní [redacted] s autorizací MŽP pro hodnocení vlivů, která podala shrnující hodnocení. Níže je citace tohoto dokumenty podávaná jako připomínka:

  ***CITACE.

Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice)



Zpracovatel: Ing. Jarmila Paciorková
autorizace č. j. 5251/3988/OEP/92
prodloužení č. j. 14816/ENV/16 z 30. 3. 2016
U Statku 301/1, 736 01 Havířov

červen 2020

Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice)

Použité podklady:

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
- Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území
- Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa
- Prezentace výsledků územní studie 2.etapa – návrhová část
- Abstrakt 2. etapy Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno
  https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=353139&TypeID=2
  http://izurka.cz/zur/
- Posouzení akustické části dokumentace „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku z roku 2019, Ing. Karel Šnajdr, 13. 10. 2019
- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, RNDr. Alice Dvorská, Ph. D, 09/2019

Pozn: Texty citované nebo z podstatné části přejímané z použitých podkladů jsou uvedeny kurzívou

Stav věci:

V platném znění ZÚR JMK jsou pro dálnici D43, včetně obchvatu města Kuřimi, vymezeny územní rezervy, přičemž dvěma základními koncepčními variantami pro dálnici D43 jsou varianty:

- "Bystrcká/Německá", tvořící "průtah" územím města Brna
- "Optimalizovaná", která by tvořila obchvat Brna.

S těmito dvěma variantami jsou spojeny varianty:

- jižní obchvat Kuřimi
- severní obchvat Kuřimi

Pro pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla jako podklad zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa" v roce 2018. Tato územní studie doporučila k dalšímu prověřování pouze dílčí subvarianty „Bystrcké/Německé" varianty

Zákonná ustanovení:

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v § 10b Způsob posuzování vlivů koncepce na životní prostředí uvádí:

> *(3) Při posuzování koncepce podle tohoto zákona mohou být využity údaje z jiného posuzování, pokud odpovídají údajům podle tohoto zákona.*
> *(4) Při posuzování koncepce se navrhují a posuzují opatření k předcházení nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedením koncepce, včetně vyhodnocení předpokládané účinnosti navrhovaných opatření. Je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.*

Z toho je nezbytné vyvodit, že v rámci posouzení koncepce mohou být ad (3) využity údaje z jiného posuzování, pokud odpovídají údajům podle tohoto zákona, jiné studie např. zpracované „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa". Z výše uvedené části § 10b je zřejmé, že ad. (4) posouzení koncepce musí zahrnout všechny varianty.

Územní studie

Územní studie hodnotila základní varianty, ale i řadu dílčích subvariant, vzniklých kombinací různých částí základních variant. Územní studie odmítla všechny varianty, vycházející z "Optimalizované" základní varianty, jež by tvořily obchvat Brna a doporučila k dalšímu projednání v rámci pořizování AZUR dvě subvarianty „průtahu Brna", vycházející ze základní varianty "Bystrcké/Německé" (varianta „dálniční" D.3 a varianta „silniční" S.1).

Dílčí závěr:
Údaje z předmětné územní studie by mohly být využity při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, pokud splňují podmínku dle §10b odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Toto však není v Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK doloženo. Využití údajů z veřejně neprojednaného dokumentu, kterým je ze zákona územní studie, nemůže v posuzování koncepce proběhnout tak, že se pouze odkáže na obsah tohoto dokumentu, ale vlastní hodnocení musí být obsaženo v samotném návrhu koncepce, tedy v daném případě v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR, JMK.

Současně podle §10b odst. 4 cit. zákona musí být, a to i při rušení variantních územních rezerv, posouzeny všechny varianty, tedy jak „obchvat města Brna", tak „průtah města Brna".

Dodatkem studie byla doplněna další subvarianta „průtahu Brna", tzv. S.10 – „poučená". Zde je třeba uvést, že dodatek územní studie s variantou S.10 „poučená" byl zveřejněn 15. 4. 2019 dle *http://zurka.cz/us*, což je v rozporu s údajem uvedeným na straně 191 Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, Vyhodnocení vlivů – Část A (únor 2019), který byl uplatněn v rámci Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území. Z toho lze usuzovat, že varianta S.10 nebyla ve „Vyhodnocení vlivů…." posuzována. V Abstraktu územní studie ani z dodatku studie není zjevné, jak byla subvarianta S.10 hodnocena vzhledem k ostatním subvariantám. Nejsou zde publikovány grafické výstupy dokládající porovnání s ostatními subvariantami, jen závěr, že subvarianta S.10 je zařazena mezi „doporučené". Toto se jeví jako zcela nedostatečné hodnocení pro variantu, která je označována za preferovanou.

Následně je uvedena **varianta S.10** označená jako **„poučená" varianta.** Uvedeno je, že:
„s ohledem na výsledky jednotlivých hodnocení a porovnání variant v rámci Územní studie lze konstatovat, že žádná z variant neobsahuje současně všechny potenciálně úsporné úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku, rozptylu a obsluhy území jeví jako vhodnější".
Proto byla jako výsledek porovnání zpracována další silniční varianta, která obsahuje kombinaci nejvýhodnějších prvků z jednotlivých oblastí.

Dílčí závěr:

Tato varianta byla vybrána na základě výsledků z hlediska hluku a emisí. Není zřejmé, jak dalece nebo v jakém rozsahu byla věnována pozornost všem složkám životního prostředí. Vyhodnocení favorizované subvarianty S.10 v porovnání s jinými subvariantami schází.

Při další přípravě jednotlivých částí uvedeného dopravního řešení (územní plány obcí, ale zejména při projektovém posouzení (EIA) při přípravě dílčích úseků uvedených liniových staveb lze předpokládat, že bude neustále zpochybňován veřejností výběr nejvhodnější varianty.

Proto z hlediska procesu posouzení je nezbytné, aby základní krok posuzování variant řešení byl projednán veřejně tak, aby bylo veřejnosti zřejmé, která složka vlivu znamenala konečný výběr vymezeného dopravního řešení a veřejnost se mohla ke konečnému řešení vyjádřit.

Jak je uvedeno v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění v § 10b, v rámci posouzení koncepce mohou být ad (3) využity údaje z jiného posuzování, ale ad. (4) posouzení koncepce musí zahrnout všechny varianty.

Zveřejněn byl souhrnný dokument nazvaný **„Abstrakt II. etapy územní studie ..."** (zveřejněn 15. 4. 2019), v němž je shrnut postup zpracování územní studie, použitá metodika jejího zpracování a její výsledky.
Posouzeny byly dle údajů uvedených v tomto materiálu varianty D1 – D.6, S1 – S6 a S8, S.9.3 – S.9.4.

Dílčí závěr:

Postup hodnocení vlivů na životní prostředí v územní studii se nejeví být postupem hodnocení ZÚR dle Věstníku MŽP 02/2015. Je zjevné, že zpracovatelé územní studie zvolili vlastní metodiku.

Pořizovateli jsou k dispozici odborná oponentní hodnocení odborných studií – hlukové a rozptylové (posouzení akustické části, Ing. Karel Šnajdr. 13. 10. 2019 a kritické zhodnocení rozptylové studie, RNDr. Alice Dvorská, Ph. D, 09/2019). Oba zpracovatelé velmi kriticky hodnotili materiály, které jsou nejvýznamnějším podkladem pro posouzení vlivů dopravy související s liniovou stavbou v územní studii a současně podkladem pro výběr nejvhodnější varianty v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. V oponentním hodnocení hlukové studie je kritizováno zejména neostatečné pokrytí území (hlukové výpočty se týkají pouze území do 400 m od komunikace), metodika vytváření rozdílových map hlučnosti, hodnocení hlukových map atd.

V tomto případě je velmi nesnadné zpracovat materiál, který se nazývá Hluková studie nebo Rozptylová studie, stejně jako vymezení příslušných opatření. V podrobnosti Zásad územního plánu (rozsah, měřítko, technické řešení) nejsou dostatečné podklady, zejména s ohledem na technické řešení jednotlivých částí dopravních tras, tj. výšek, terénu, vedení dopravní trasy v rovině, na násypu, v zářezu, výšky a délky mostních objektů, řešení MÚK apod.). I z těchto důvodů je výběr nejvhodnější varianty složitou problematikou, vyžadující komplexní posouzení, často při rozhodování s využitím dohody všech zúčastněných. Takto detailní posouzení však pořizovatel po autorech územní studie nepožadoval. Tyto detailní aspekty proto také nejsou předmětem oponentních hodnocení.

Dílčí závěr:

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK nelze bez dalšího vycházet z podkladů, k nimž byla uplatněna takto zásadně kritická odborná oponentní hodnocení. Pokud se pořizovatel i přes tato vysoce kritická oponentní hodnocení rozhodl vycházet z hlukové a rozptylové studie, které jsou přílohou předmětné územní studie, měl doložit jiný podklad či podklady, v nichž by odborně způsobilá osoba či osoby, odlišné od zpracovatelů hlukové a rozptylové studie, kritiku obsaženou v oponentních hodnoceních vyvrátily.

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK

Ve vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území - Textová část uvádí

na straně 12:

Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií A1 ZÚR JMK vypouští požadavek na zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z důvodu jejího pořízení.

na straně 158:

Územní studie již byla zpracována a byla prověřena z hlediska vlivů na životní prostředí. Výsledky SEA byly zohledněny v závěrech územní studie, které se promítly také do návrhu A1 ZÚR JMK.

na straně 171:

A1 ZÚR JMK zde přímo navazuje na závěry vyhodnocení vlivů na lidské zdraví pro ZÚR JMK, kde bylo k této podmínce uvedeno:

„Pro zajištění ochrany zdraví obyvatel kraje je nutná dostavba celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb v ZÚR JMK vymezených jako územní rezerva. Realizace některých záměrů obsažených v ZÚR JMK, zejména úseku dálnice D43 bez odpovídající návaznosti jižním směrem k dálnici D1 (Lysice – D1), vytváří riziko zhoršení imisní situace na území krajského města. Zásadním požadavkem v rámci navržených opatření je proto urychlené prověření a komplexní dořešení této problematiky v územní studii, kterou ukládají ZÚR JMK („Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno") a následné zapracování výsledků této studie do návrhu aktualizace ZÚR JMK." A1 ZÚR JMK směřuje k naplnění této podmínky, odstranění nedostatků platných ZÚR JMK a k vytvoření podmínek pro ochranu zdraví obyvatel.

na straně 191:

Celkové vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území Jihomoravského kraje ZÚR JMK stanovily v úkolech pro územní plánování povinnost zpracovat

„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno", ve vztahu k dálnici D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim s návazností na úsek Kuřim – Lysice s komplexním prověřením vymezených variant a cílové kategorie kapacitní komunikace dle stanovených kritérií a zadání územní studie. Požadovaná územní studie ***byla zpracována v únoru 2019*** *(zpracovatel Knesl Kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.*
Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže dané složek ŽP.
Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK nebyly posuzovány varianty „obchvatu Brna" a „přítahu Brna", ale byly posuzovány pouze následující varianty dálnice D43/Silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice:

Varianta I/1 (dálniční varianta D43) - složena z následujících koridorů: DS40-A D/43 Troubsko -- Kuřim, DS41-A D43 Kuřim - Lysice

Varianta I/2 (silniční varianta I/43) - složena z následujících koridorů: DS40-B I/43 Troubsko – Kuřim, DS41-B I/43 Kuřim - Lysice

Varianta I/3 (silniční varianta I/43 + JZT) - složena z následujících koridorů: DS40-C I/43 Troubsko – Kuřim, DS41-B I/43 Kuřim – Lysice, DS43 Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) - Modřice (D52/JT)

Návrh Stanoviska SEA uvádí tyto 3 varianty s tím, že:

Z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví jsou varianty Dálnice D43/Silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice rovnocenné. Všechny varianty lze z hlediska vlivů na životní prostředí doporučit k převzetí do A1 ZÚR JMK.

Následně jsou uvedeny požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č.1 ZÚR JMK na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000.

Postup porovnání variant v rámci vyhodnocení SEA k Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl dle tvrzení jeho zpracovatele proveden podle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na ZÚR (a PÚR ČR) na životní prostředí. Hodnocení jsou provedena na základě potenciálních střetů hodnocených koridorů s vybranými parametry životního prostředí a na základě vlivů na zdraví obyvatel vycházejících z výsledků hlukové a rozptylové studie.

Varianty byly porovnány z hledisek:

- dopravně urbanistického
- životního prostředí a lidského zdraví
- výsledků hlukové a rozptylové studie

Dílčí závěr:

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ruší územní rezervy pro obchvat města Brna, ale neobsahuje odůvodnění, na základě jakého posouzení vlivů tak činí a vybírá pouze variantu průtahu města Brna.

Porovnání variant z hlediska dopravně – urbanistického

Při porovnání variant z hlediska dopravně – urbanistického byly dle dokumentu „Abstrakt II. etapy územní studie ..." vyneseny ve studii ***doporučené*** *varianty (bez pořadí):*

- *D.1 – maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim.*
- *D.3 – i přes absenci JZT je velmi vysoká pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Moravany a Ostopovice nejsou „obklíčeny komunikacemi nadmístního významu (stávající D1 a I/52 a navržena JZT).*
- *S.1 – maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (možnost napojení a chování dopravního proudu).*

Současně jako ***možné varianty*** *(bez pořadí) byly označeny varianty D.4, D.5, S.2.*
Nedoporučenými variantami *byly varianty označené jako D.2, D.6, S.3, S.4 –S.3, S8, S.9.3, S.9.4.*

Porovnání variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví

Při porovnání variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví bylo dle dokumentu „Abstrakt II. etapy územní studie ..." uvedeno, že z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví se varianty liší poměrně málo. Žádná z variant nebyla vyhodnocena jako varianta zcela nerealizovatelná.

Jako ***varianty s menšími negativními vlivy*** *na složky životního prostředí a lidské zdraví jsou hodnoceny varianty S.9.4, D.5, S.9.3, D.3, D.1, D.6 a S.1, které vykazují malé rozdíly.*
Ostatní varianty jsou hodnoceny jako ***varianty s většími negativními vlivy*** *na složky životního prostředí a lidské zdraví.*

Dílčí závěr

K tomu je třeba uvést, že hledisko vlivu na lidské zdraví úzce souvisí a vychází z vlivu hlukové a emisní zátěže. Zpracovatel hodnocení vlivů na lidské zdraví vždy vychází z těchto dokumentů a toto hodnocení je ve skutečnosti duplicitní.

Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie

Při porovnání variant z ***hlediska výsledků hlukové studie*** *byly jako* ***doporučované varianty*** *zahrnuty varianty S.4, S.1, D.3, D.2 a S.2 (uvedeny jako varianty, které z hlediska hlukové zátěže vykazují největší přínos).*

Varianty S.5, S.3, S.8, D.6, D.1 a S.6 byly zařazeny do kategorie ***možné****. Do kategorie* ***nejméně efektivní*** *varianty pro hodnocené území byly zařazeny varianty S.9.3, S.9.4, D.4 a D.5. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledkům z hlediska hlukové zátěže.*
Při porovnání variant z ***hlediska výsledků rozptylové studie*** *byly jako* ***doporučované*** *varianty zahrnuty varianty D.2, D.3, D.5, S.2, D.1 a S.3. (uvedeny jako varianty, které z hlediska imisní zátěže vykazují největší přínos).*

Varianty S.9.4, S.1, S.9.3, D.6, S.6 byly zařazeny do kategorie ***možné****. Do kategorie* ***nejméně efektivní*** *varianty pro hodnocené území byly zařazeny varianty D.4, S.8, S.5, S.4.. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledkům z hlediska imisní zátěže.*

Celkový závěr posouzení variant z výsledků hlukové a rozptylové studie uvádí, že jakákoliv realizovaná varianta bude příznivější, než nulová varianta. Pokud by měla být realizovaná některá z dálničních variant, tak z hlediska vlivu na hluk a ovzduší je doporučeno dle materiálu „Abstrakt II. etapy územní studie …" realizovat variantu ***D.2 nebo D.3, protože se nacházejí v průniku obou množin doporučovaných variant.***

Zároveň je doporučeno prosazovat některou ze silničních variant. ***Průnikem obou množin je varianta S.2, ale uvedeny jsou i varianty S.1 a S.3****, které jsou variantami s významným ulehčením stávající imisní a hlukové zátěže.*

Celkové závěry:

Z výše uvedeného je zřejmé, že uplatnění jednotlivých variant při postupování dle jednotlivých hledisek posouzených vlivů na životní prostředí není zcela jednoznačné a každá z vymezených variant má klady a zápory.

Nelze jednoznačně vymezit tu nejvhodnější variantu, zejména při rozdělení posouzení vlivů variant dle vymezených hledisek, tj. dopravně urbanistického, životního prostředí a lidského zdraví a výsledků hlukové a rozptylové studie.

Hledisko vlivu na lidské zdraví úzce souvisí a vychází z výsledku vymezených v posouzení vlivu hlukové a emisní zátěže. Vliv z hlediska životního prostředí by měl být posouzen samostatně. Vliv z hlediska lidského zdraví sice souvisí se všemi složkami životního prostředí, ale základním vlivem na lidské zdraví (a takto je i posuzován) je hluková a emisní zátěž (imisního stav ovzduší).

Při výběru variant vycházejících z uváděného „průniku", v tomto případě došlo ke dvojímu zahrnutí hodnocení zdravotních rizik (hledisko životního prostředí a lidského zdraví a hledisko hlukové a emisní zátěže (hluková a rozptylová studie).

9

Není tak splněna základní podmínka vícekriteriálního hodnocení „neredundance (nadbytečný rezervní, opakovaný) souboru kritérií".

K územní studii, tvořící klíčový podklad pro návrh aktualizace č. 1. ZÚR JMK, a jejím přílohám (hlukové a rozptylové studii) byla uplatněna kritická odborná oponentní hodnocení. Bez vyvrácení výhrad uvedených v těchto hodnoceních nelze bez dalšího akceptovat vyhodnocení variant v územní studii a navazovat na ně v procesu pořizování Návrhu č. 1 Aktualizace ZÚR JMK.
V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK měly být navzájem posouzeny všechny základní varianty, tedy i „obchvat Brna" a „průtah Brna". Hodnocení vlivů těchto variant musí být zahrnuto do veřejně projednávaného dokumentu, aby se s ním mohla veřejnost seznámit a procesem popsaným v zákoně se k němu vyjadřovat.

Proto je nezbytné, aby zejména v rámci „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území" byly komplexně posouzeny vlivy všech relevantních variant a zároveň nedocházelo k duplicitě hodnocení kritérií, což může významně ovlivnit závěrečné vyhodnocení variant (zejména v případě problematiky výběru varianty u liniových staveb).

******KONEC CITACE**

Toto autorizované posouzení jasně dokládá zásadní vady celého procesu — propojených dokumentů územní studie a návrhu AZÚR.

Navrhuji proto, aby k zamezení dalších mnohamilionových škod bylo ze strany pořizovatele neprodleně přistoupeno k nápravě.

Vyhodnocení připomínky

Připomínky směřují k podkladu pro A1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje,

odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Podatel demonstruje nesprávnost hodnocení variant komunikace „43“. Vlastním porovnáním srovnává hodnoty z hlukové studie pro variantu S.10 a variantou D.6., a to pouze pro obce přímo dotčené variantami. K tomuto uvádíme, že cílem hlukové studie bylo co nejpřesněji výpočtovým způsobem ověřit stávající vliv hlukové zátěže a vliv způsobený jednotlivými variantami záměru dopravní koncepce JMK v řešeném území. Zájmové území bylo vymezeno jako jádrová oblast kraje. Vlivy konkrétní varianty byly posuzovány pro celé zájmové území a na základě tohoto posouzení byly doporučeny nejvhodnější varianty. Zúžení posouzení a závěry, které z něho podatel vyvozuje jsou zcela zavádějící.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K posudku zpracovaným Ing. Šnajdrem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Reakce projektanta k *Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice),* Ing. Jarmila Paciorková (červen 2020) viz Příloha vyhodnocení.

Poř. číslo	**238**
Téma	**Ostatní**

Text připomínky

238. Není přípustné vypustit z bodu 71 výroku z úkolů pro územní plánování bod c) „*Při zpřesňování ploch a koridorů v územních plánech obcí a při přípravě konkrétních záměrů v územích ovlivněných prostorovou kumulací ploch a koridorů (Brno-jih, Vyškovsko) v co nejvyšší možné míře uplatňovat kompenzační opatření uvedená v příslušné části vyhodnocení SEA*". Tento bod naopak musí být platný pro celý kraj, tedy je třeba vypustit nevhodně zužující specifikaci v závorce.

Předchozí bod by měl být i uveden jako závazné východisko a priorita ZÚR v bodě A. výroku ZÚR, a nejen jako úkol pro územní plánování, tedy platný při pořizování územních plánů obcí. Není důvod, aby pořizování územních plánů probíhalo podle jiného standardu než pořizování ZÚR.

Dále z formulace bodu 71 výroku je nutné vypustit text „*v co nejvyšší možné míře*“ a nahradit jej textem „*důsledně”.*

Vyhodnocení připomínky

Jednotlivé konkrétní požadavky vyplývající z vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) ZÚR JMK jsou uvedeny u jednotlivých záměrů. V rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK byly do území vloženy další záměry, které byly vyhodnoceny v rámci nové dokumentace SEA (včetně hodnocení kumulativních a synergických vlivů), požadavky vyplývající z nové dokumentace SEA pak byly znovu přepsány do textové části k jednotlivým záměrům. Obecný požadavek na uplatňování kompenzačních opatření v určitých oblastech s odkazem na vyhodnocení dokumentace SEA tak ztrácí smysl a stává se nadbytečným.

Poř. číslo	**239**
Téma	**Ostatní**

Text připomínky

239. Formulace v bodě 71 výroku bod g): *„V rámci přípravy konkrétních záměrů silničních a železničních staveb optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace nebo trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů), snížení imisních příspěvků komunikace a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry, apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby zohledňující případné kumulativní či synergické vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku a emisí do ovzduší v příslušné lokalitě.*" by měl být v adekvátní formulační modifikaci uveden i jako závazné východisko a priorita ZÚR v bodě A. výroku ZÚR a ne jen jako úkol pro územní plánování, tedy platný při pořizování územních plánů obcí. Bod 17b výroku totiž není dostatečně specifický a není důvod, aby pořizování územních plánů probíhalo podle jiného standardu než pořizování ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Cíle stanovené v Prioritách 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. Úkol pod písmenem g) v bodě (71) výrokové části je zpřesněním priority (13).

Poř. číslo	**240**
Téma	**Ostatní**

Text připomínky

240. Ve výroku ZÚR je přípustné používat pouze jasně definovanou terminologii, tedy musí být upřesněno s odkazem na právní předpisy, co se rozumí *„bezpečným zajištěním splnění hlukových limitů".*

Vyhodnocení připomínky

V Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je upřesněno:

Na základě závěrů vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovaného pro A1 ZÚR JMK byly do bodu (71) doplněny odstavce, které stanovují podmínky a požadavky na zpřesňování záměrů v koridorech a minimalizaci jejich vlivů na kategorie životního prostředí. Požadavek na bezpečné zajištění splnění hlukových limitů je zdůrazněním požadavků vyplývajících ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví.

Poř. číslo	**241**
Téma	**Ostatní**

Text připomínky

241. Plochy koridorů komunikace 43 nesmí být v žádné oblasti, kde se má uplatnit stanovení silničního ochranného pásma, užší než taková minimální šířka koridoru, která by byla schopna plně obsáhnout nejen těleso komunikace, ale i silniční ochranné pásmo. Toto není v AZUR dodrženo.

Vyhodnocení připomínky

Požadavek nevyplývá z žádného právního předpisu. Silniční ochranné pásmo se stanoví v rámci územního řízení o umístění stavby. Budoucí OP není součástí koridorů.

Poř. číslo	**242**
Téma	**Ostatní**

Text připomínky

242. Text bodu 74 *„Koncepce silniční dopravy Jihomoravského kraje kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené dopravní infrastruktury, která byla po prověření všech koncepčních scénářů v rámci dokumentace „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)* ***vyhodnocena jako dopravně nejúčinnější*** *(koncepční scénář C s vypuštěním Jihozápadní tangenty* v ~~*kombinaci se scénářem D – variantní poloha dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim Lysice*~~*). Tento koncepční scénář umožňuje podélnou i příčnou etapizaci v návaznosti na vývoj intenzit a rozvoj území, realizovatelný za podmínky splnění požadovaných normativních hodnot a hygienických limitů, s velkým pozitivním účinkem na stávající urbanizovaná území, zajišťující vyvážený a udržitelný rozvoj území kraje"* není výrokem, ale problematickým odůvodněním. Bod 74 musí být vypuštěn. Musí být vypuštěn i proto, že je zcela manipulativní a rozporný. V ZÚR 2016 bylo (mimochodem nesprávně) tvrzeno, že „dopravně nejúčinnější" byla jedna koncepce a nyní po dvou podstatných zásazích do tohoto tvrzení se to stejné tvrdí pro jinou koncepci, a to bez jakéhokoliv odůvodnění, proč tedy se formulace z roku 2016 najednou musí měnit.

Bod 75 je věcně nesprávný. Je zde text *„Výsledný koncepční scénář představuje rozvojovou variantu, která prioritně řeší silně zatížené radiální dopravní vztahy vázané na OB3 Metropolitní rozvojovou oblast Brno vymezením koridorů silnice I/43 ve spojení D1 — Kuřim — Sebranice — Velké Opatovice — hranice kraje".* Silnice I/43 je vzhledem k Brnu v typické tangenciální, a ne radiální poloze,

Vyhodnocení připomínky

Body (74) a (75) kap. D.1.2. *Silniční doprava* ZÚR JMK 2016 jsou úvodem do předmětné problematiky. Aktualizací č. 1 ZÚR JMK došlo pouze k drobné úpravě. Znění bodů (74) a (75) bylo upraveno s ohledem na zpřesnění návrhových koridorů pro záměry, které byly dosud vymezeny pouze jako územní rezervy (zejména D43). Koncepce silniční dopravy po úpravě v rámci A1 ZÚR JMK sleduje koncepční scénář C, trasa komunikace „43" v bítýšské stopě, která byla součástí koncepčního

scénáře D, byla z řešení ZÚR JMK vypuštěna. A1 ZÚR JMK zpřesnila koncepci silniční dopravy. Pořizovatel neshledává důvody pro jejich vypuštění. Odůvodnění úpravy předmětných bodů je uvedeno v Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Poř. číslo	**243-244**
Téma	**Ostatní**

Text připomínek

243. Připomínky k plánované komunikaci mezi Komínem, Bystrcí a Medlánkami:

1. Návrh Aktualizace ZÚR obsahuje veřejně prospěšné opatření Vy/O/0346, které v budoucnu umožní vyvlastnění pozemků podél stávající panelové komunikace mezi Bystrcí, Komínem a Medlánkami a vybudování sběrné komunikace. S tímto propojením zásadně nesouhlasím, protože by mělo fatální dopady na klidovou oblast okolo Medláneckého letiště, a požaduji toto opatření z Návrhu odstranit.
2. Návrh Aktualizace ZÚR obsahuje novou komunikaci vedoucí z Technologického parku na ulici Turistická. Tato komunikace vede klidovou oblastí a v těsné blízkosti přírodní památky Medlánecké kopce. Požaduji odstranění této komunikace z Návrhu.

244. Nesouhlas se silnicí v okolí letiště Medlánky

Projevuji tímto svůj nesouhlas s tím, aby Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje umožnily výstavbu jakékoli nové silnice pro automobilovou dopravu v okolí letiště Medlánky.

Odůvodnění:

Zeleň v Medlánkách je důvod, proč jsme si s přítelem vybrali bydlení v Kouzelných Medlánkách. Chvíli jsme bydleli přímo na ulici V Újezdech s okny do silnice, ale kvůli velkému hluku (autobus, auta...) jsme se přestěhovali na ulici K Rybníku. Neumím si představit, kdyby tudy táhla frekventovanější silnice. Nejen, že by se hluk razantně zvýšil, ale znehodnotila by se místní příroda. Prosím, neničte nám to tu. Milujeme Kouzelné Medlánky, ale plánovanou masivní výstavbou domů a silnic tohle lukrativní bydlení už nikdy nebude co dřív.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí. A1 ZÚR JMK uvedené záměry neřeší. Připomínky směřují k záměrům vymezeným v územním plánu Brna.

Poř. číslo	**245**
Téma	**Ostatní**

Text připomínky

245. Krajský úřad JMK veřejnou vyhláškou zveřejněnou 7.5.2020 zveřejnil Návrh Aktualizace ZÚR (AZÚR). Tento návrh je v řadě aspektů nesprávný a podávám k němu následující připomínky, přičemž oblast dotčená připomínkami je území celého Jihomoravského kraje

i. Je nesprávné, že základní komunikační systém není rozvíjen v souladu s územní strukturou širokého území, tedy (fakticky i jazykově) v souřadné soustavě v zeměpisném směru <jihovýchod<->severozápad>, <jihozápad<->severovýchod>

ii. Je nesprávné, že je opomíjen rozdíl mezi orientací, mezi orientací pravoúhlé soustavy souřadnic Moravy, zmíněné výše, a pravoúhle koncipovaným, dnes stoletým, Velkým Brnem, městem v souřadnicích poledníků a rovnoběžek <sever-jih>, <východ-západ>, navíc, městem organizovaným uměle do systému radiálně-okružního, tedy do souřadnic polárních, odpovídajících autonomii plánování.

iii. Je nesprávné, že existence trojice souřadných soustav se vymyká profesnímu charakteru zákonného přístupu, takže celý plánovací proces vázne mezi Politikou ČR a stovkami stran občanů. Bez univerzální metody tří linií postrádá zpětnou vazbu, sebereflexi, např. opakovaně ignorovaná kvalita uspořádaní trojice připomínek <připomínka 6.16 MČ Brno Bosonohy [O 042-02a, 06.11.2019, č.j. JMK 158611/2019], připomínky 281, 283 Občanů za kvalitu bydlení Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice [V 45, 11.11.2019, č.j. JMK 160523/2019]>

iv. Je nesprávné, že se nerozlišují územní, základní komunikační směry, tisíciletým prověřením povýšených i do našeho kulturního dědictví, proč se nerozlišují ani tady, kde je nabíledni historická předloha?
Konkrétně:
proč páteřní dálniční komunikace D2-D1-D8 v ose Bělehrad-Berlín, tedy v zeměpisném směru <jihovýchod<->severozápad>, nemá upřednostněnou trasu bezpečně ji zálohující, trasu Znojmo- D38-D37-D11 -Trutnov? -- zatímco spojnice Mikulov-D52-D1-Přerov, anebo celá jednotně segmentovaná Boskovická brázda, nesledují přirozené prvotní využití ve směru <jihozápad<->severovýchod>?

v. Je nesprávné, že se ve stejné souřadné soustavě nepopíše, krátce a lidem srozumitelně nepopíše také železniční síť {mezi Rakouskem a Polskem ve směru <jihozápad<->severovýchod>, (Bratislava-)Břeclav<->Praha ve směru <jihovýchod<->severozápad> }, zejména s vodohospodářskou dimenzí záložní trasy na hranici vrchoviny (Vídeň-)Znojmo<->Olomouc(-Ostrava), <jihozápad<->severovýchod>

vi. Je nesprávné, že pokud jednoznačně propagujeme harmonický rozvoj, opakovaně je ignorován, shazován lidový, občanský přístup, který příkladně, velmi přesně a správně podtrhuje jednotnou orientaci celé Boskovické brázdy [vč. vodohosp. křížení, přip. Drásov Malhostovice], opakovaně je ignorován, shazován lidový, občanský přístup, který příkladně vystihuje konstantní úlohu hlavního nádraží, a to i v severojižní polarizaci centra, srov. nekomplexnost, nekonstruktivitu statutárního města v připomínkách DS40, DZ12 [O 042, 07.11.2019, č.j. JMK 159096/2019]

Následující připomínky jsou v podstatě důsledky předchozích připomínek, nicméně jsou formulovány jako připomínky na předchozích nezávislé:

1.1
Bylo by nesprávné podané připomínky jednorázově odložit, protože jakékoli zanedbání takových skutečností snižuje harmonii. S centralismem a totalitou posledních režimů jde ruku v ruce určitá provokativnost, vyvažující neúctu k rovnosti v rozmanitosti

1.2.
Bylo by nesprávné, zejména z důvodu plošného principu vlastnictví, komplexnost vodního hospodářství nekoncipovat v kaskádě, tedy liniově, a to v obou rozměrech na bázi územní souřadné soustavy, spec. V souladu s drážními parametry (Znojmo – Boskovická brázda – Brno Sever)

1.3.
Bylo by nesprávné opustit ideál železniční sítě, ve kterém platí, že každé nádraží obsahuje nástupiště, na jehož obou koncích je větvení tratí Chceme přece dosáhnout nekonfliktnosti sítě hlavních a záložních tratí, včetně ideálu prvorepublikové dvoukolejky Tišnov 250<–>340 Slavkov

2.1.
Bylo by nesprávné, připustit statutární zvláštnost centralismu centra, a zároveň uměle

nekompenzovat jeho stín, jeho strategii „-mínus-mínus“, skrývající rozhraní mezi plánem územním a plánem posléze komunitním, rozhraní, které logicky souvisí s pravidly svobodné hospodářské soutěže

2.2.
Bylo by nesprávné, jakkoli ponížit kvalitu nazývanou „severojižní diametr“ od počátku svázanou s tzv. Velkým Brnem, kvalitu ale mnohem starší, souznačnost hospodářského a mocenského průlomu římského rozhraní, v rozprostřenosti odvinuté od strategické logiky hlavní a záložní linie

2.3.
Bylo by nesprávné pokračovat bez absolutizace přístupu, že brněnská regionální aglomerace je množina průběžných komunikací. Použijeme-li označení silnic a dálnic, uvažujeme dvojice zásadně: dvojice uvedené v připomínkách, plus I/23-I/50, I/43-I/54, II/380-II/385.

3.1.
Je nesprávné tvrzení, že varianta vysokorychlostní tratě -dále jen VRT od Prahy kolem Ostrovačic je vázána na variantu nádraží pod Petrovem, [srov. přip.2,6.16], vždyť jde o variantu myšlenky Velkého Brna od r.1919: trať z Vysočiny severojižním tunelem ->nástupiště Trnitá - Dolní nádraží

3.2.
Je nesprávné tvrzení, že západní obchvat Troubska vycházející z křižovatky na Veselce a vedený ... k Čepru ve Střelicích [přip.veř.45,281] není nadmístní povahy, pravdou je, že jde o koridor nadmístní, drážní, užívající německou dálnici v přenesené kvalitě severojižního diametru

3.3.
Je nesprávné tvrzení, že územní plánování na úrovni kraje (ZÚR) plní svůj úkol prověřovat a vytvářet v území podmínky, aniž by provádělo srovnávací odhady k připomínkovaným variantám v plné rozprostřenosti, rozprostřenosti, která dává prostor hospodářské soutěže [=přip.45,283]

4.1.
Je nesprávné tvrzení, že dálniční parametry komunikace znamenají stejné varianty řešení jako parametry silniční, když existuje příklad: Velká sběrnice =II/380--obchvat Tuřan--osa Jihlavská--obchvat Bosonoh- -obchvat Bystrce a Kníniček kolem komínského Kamenolomu--II/385

4.2.
Je nesprávné tvrzení, že obchvat Kníniček východní stranou ZOO Brno negativně zasáhne do zeleného klínu Velká Baba Palackého vrch, syslí výzkumná rezervace se naopak rozšíří umělým vrškem//tunelem, ochranu území vytvoří drážní monopolní specialita Bystrc-Královo Pole

4.3.
Je nesprávné tvrzení, že s dálnicí D38-D37 je území Horácka, Vysočiny, území mezi CHKO Ždárské vrchy a CHKO Železné hory neslučitelné, naopak, ta nejodvážnější řešení v 3D-optimalizaci jsou jemná a šetrná, navíc, dávají prostor talentům, kteří ještě více překvapí i ve druhé vlně

5.1.
Bylo by nesprávné věřit, že dojde k vybudování vysokorychlostní tratě VRT Berlín Praha Vídeň nemíjející Jihomoravský kraj. Proto nezbývá, než připomínat Štokravu/Stockerau/ na moravském pohraničí dnes, podobně jako L. E. Havlík na str.38 v Moravských letopisech r. 1012!

5.2.
Bylo by nesprávné ztratit pro Brno průběžnou trať Praha Bratislava Stoleté Velké Brno si zaslouží Velkou hru o vysokorychlostní trať na nástupiště „AB“ Trnitá severojižního diametru od Jihlavy od severu, a na jeho jižním konci s větvením, buď Břeclav, nebo Nezamyslice!

5.3.
Bylo by nesprávné neponechat to nejlepší na konec, třešničku na dortu, větvení na severním

konci nástupiště „AB“ Trnitá severojižního diametru: Kromě VRT od Jihlavy Prahy, od severu severojižním diametrem přijede na Trnitou rychlík od Rubínu, Komína, Ivančic, Znojma, Vídně!

6..1.

Bylo by nesprávné domnívat se, že souběh funkcí kteréhokoli politika na úrovni části nebo celku statutárního města a na úrovni krajské může ovlivňovat mínění voličů, ale v souběhu s přesahem původních profesí se mohu obávat, že více voličů reaguje v neprospěch vlastních práv

6.2.

Bylo by nesprávné jakkoli hodnotit součinnost mezi kraji, ale přece je pravděpodobný rozdíl mezi koncepcí dvoustranných sousedských dohod a koncepcí krajských trojic, trojic podle registračních značek automobilů ve zkratce (A)AS, KPC, LUH, EJB, MTZ, vyjasňující názorové hranice

6.3.

Bylo by nesprávné setrvat v pštrosí politice „poslední zatáčky před Vídní“ a přitom zapomenout na potřeby občanů činných v rámci malého území: ať už dráha filiálka-Cejl-Černopolní, ať tramvaj Trýbova pro Žlutý kopec, právnická fakulta-Trnitá, ať alespoň Jarní – Podzimní obchvat Maloměřic

Přiložená připomínka a poznámka

7. Bylo by nesprávné zužovat problematiku Zásad územního rozvoje na aktuálně vyhodnocovaná rozvojová území, aniž bychom řešili přeshraniční dopady, dopady nejen územního, ale i společenského, organizačního, i jazykového charakteru. Bylo by nesprávné opakovaně přehlížet podněty zdola, což se jeví při srovnání situace s rokem 2016-17, srov. níže uvedené v příloze.
8. Bylo by nesprávné uspokojení nad vlastní prací, v kterémkoli osobním postavení Podobně jako jsou nedostatečná vodohospodářská rozhodnutí bez komplexního pohledu na střídání období sucha s výskytem povodní. Podobně jako jsou nedostatečná opatření ve školství plus věcech sociálních bez ohledu na zdravotnictví a opatření ve zdravotnictví bez ohledu na školství včetně věcí sociálních.

Příloha

Shrnutí situace a problémy k řešení

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní

rozvojové oblasti Brno v centrální části Jihomoravského kraje

v připomínkách měst, městských částí a obcí na počátku roku 2017

Společné vyjádření MČ Brno-Jih, Bosonohy, Kníničky, obce Jinačovice, obce Ostopovice:

- Nesprávná koncentrace dálkové tranzitní dopravy přes Brno a přes brněnskou aglomeraci
- Dopravně přetížená brněnská aglomerace
- Existence protiprávního stavu, dlouhodobé překračování zákonných limitů znečištění ovzduší
- Zastaralá definice třístupňové ochrany města Brna (vyjádření.kromě obce Jinačovice).

Přidružené vyjádření MČ Brno-Bosonohy, odst. 12**:**

Nelze používat také kritéria jako maximalizace „dopravního výkonu“ nebo maximalizace „přepravního výkonu“, protože tato kritéria jsou z hlediska územního plánování nesmyslná. Obě tyto veličiny rostou, pokud se místo logických a přímých dálkových tras navrhují závlekové trasy, tedy např. Vídeň – Praha závlekem přes Brno nebo Vídeň – Olomouc/Ostrava/Katovice závlekem přes Brno. Současně použití těchto kritérií by nesprávně preferovalo průtahy urbanizovaných oblastí a za

horší řešení by pokládalo všeobecně akceptovaný fakt, že standardním řešením k nápravě negativních dopadů z dopravy je použití obchvatů obcí.

Na opakovanou žádost Rady MČ Brno-Maloměřice a Obřany

*bude prověřen **komunikační obchvat Maloměřic a Obřan** směrem na Bílovice nad Svitavou, a to z důvodu soustavného zvyšování dopravní zátěže způsobené rozvojem přilehlých obcí*

Na základě požadavku města Šlapanice

bude *prověřeno **napojení města Šlapanice** na dálnici D1 včetně propojení s městem Brnem, ve vztahu k obchvatu Šlapanic,* rovněž bude prověřeno propojení s obchvatem Slatiny.

K požadavku MČ Brno-Tuřany

na vedení "Bratislavské radiály" po pravém břehu Svitavy se uvádí, že *bude prověřena potřebnost v rámci modelu územních dopadů **úpravy vedení trasy VMO** města Brna, v* poloze dle Územní studie 2013.

Otázkou je "Hodonínská radiála" skryta za *veřejný terminál a logistické centrum v území u letiště Brno-Tuřany, a záměry dálnice D52/JT Rajhrad-Chrlice (D2), veř. prospěšné stavby, dle* ZÚR 2016.

Na základě podkladů od města Brna a náměstka města pro ÚP

*bude prověřeno komunikační propojení jižní části města (ulice Moravanská) přes **mosty Moravanská** (křížení s ulicí Vídeňská) a obchvat Moravan na prověřované koridory JZT*

Na žádost města Kuřim

bude k podkladům přiřazena *Komparativní studie **propojení R43 a I/43 v** oblasti města Kuřim (2016)*.

Zelený klín MČ Bystrc, Komín, Žabovřesky, Královo Pole, Medlánky a Řečkovice

V Komíně vnímáme rozpor stanovisek MČ Bystrc, Kníničky na straně jedné, Žabovřesk a obvodu Králova Pole na straně druhé, týkající se vedení trasy komunikace D43 trasou tzv. Staré dálnice. Při řešení D43, I/43, obchvatu Kníniček a jejich návazností žádáme o respektování zeleného klínu mezi MČ Bystrc, Komín, Žabovřesky, Královo Pole, Medlánky a Řečkovice a jeho ochranu před automobilovou dopravou tak, aby i nadále mohl být využíván k celoroční rekreaci obyvatel Brna. Součástí zeleného klínu je na severu Přírodního park Baba, ZOO Brno, Přírodní památka Mniší hora, Medlánecké kopce, Netopýrky a plocha Aeroklubu Brno Medlánky, v jehož lokalitě se vyskytuje VKP

Syslí rezervace

Doplnění z 10.06.2020 - viz níže:

Připomínky vztahují se k celému území kraje, textové i grafické části		
Číslo připo-mínky	Obsah připomínky	Zdůvodnění
[1]	Donella H., Dennis L. Meadows: Meze růstu, Překročení mezí	Ignorováno
[2]	Zákon o krajích, z.č.129/2000Sb.,§1 odst.(1),(4), §14 odst.	nectěn
[3]	Zákon o vodách č.254/2001b., §1 odst.(1), §21(1)(1)	podceněn
[4]	Zákon o ochraně hosp.soutěže, z.č.143/2001Sb.,§19a(1),§22aa(1)b	obcházen
[5]	Abraham H. Maslow, dílo, psychologická pyramida o 5 vrstvách	iden-
[6][7]	1526-2026 čas Vídně, 1867-1967 RakouskoUhersko-ČeskoSlovensko	tita, zá-
[8][9]	1278-2028 čas předělu, 1919-1989 Velké Brno-Severojižní diametr	jem kra-
10.	Občanský zákoník, z.č.89/2012Sb.,§81(2) v projevu vědy a výzkumu	je, [2]
[11]	Al.Jirásek, Krok času, jeho 3 dcery, v tisíciletých technologiích	[1]
[12]	L.E.Havlík, Moravské letopisy, str.38, Štokrava/Stockerau/ r.1012	[2],[6]
13.	Úsek vodohospodářský ve struktuře územní, sídelní, organizační	[3]
14.	Úsek obrany, ochrany hospodářské soutěže a dědictví tvořivosti otců	[4]
15.	Úsek vědy a výzkumu, pro materiální zabezpečení	[1],[5],↑10.
16.	Krok času, jeho 3 dcery, epochy hmoty, energie, informace	[6],[11],↑15.
17.	BrnoBlava <ano,ne>= referendum v základu přímé demokracie	[7]
18.	Severojižní vodní výměník Dunaj – Odra (- Labe)	[8]
19.	Sekundární vodní vrstevnice Dunaj – Dyje (-soutok Svratky, Svitavy)	[9]
[20]	Lech Walesa, 6 ministrů dvou dimenzí dynamiky cesty a režimu	[1],[5],↑10.
21-2.	Zemědělství a Životní prostředí -- Průmysl a Finance	[20],mi- .1,,2
23-4.	Školství vč. práce a sociálních věcí -- Zdravotnictví včetně kultury	[20],nis- .3,,4
25-6.	Věci zahraniční a obrana -- Vnitro a justice	[20],tr č. 5,,6
27.	Tři rozvojové linie v kategoriích <Celistvost,Rozmanitost,Specialita>	[5],vrstva3
28.	Každá rozvojová linie je kompexní, má hlavní a vedlejší větev	[7]+1rok
29.	Každá rozvojová linie je průběžná, v čase, i v půdorysu v území	[9]+1839,69
30.	Pionýrská železnice Brno, varianty 1985-9, v kulturním dědicrví	[5] až [9]
31.	1.rozvojová linie: visutá, vodohospodářská, specialita filiálka Cejl	[3]
32.	2.rozvojová linie: Vídeňská, vertikální kolmice, Červený, Žlutý kopec	[4]
33.	3.rozvojová linie: Severojižní diametr ve třech rozvojových liniích	[8],[9]
34.	Linie Moravy: Znojmo-Brno, Brno-Olomouc, Olomouc-Ostrava	[6],[11],↑27.
	1 list oboustranně, pokračování na straně 2	

	1 list oboustranně, pokračování ze strany 1	
35.	Čas Moravy: 623-798=-5x(35), 798-894=-4x(24), 997-1000=-1x(3)	[6],[8],[11]
36.	Přeshraniční linie Štokrava/Stockerau/-Znojmo, historie 16.-18.století	[6],[8],[12]
37.	D37 Vojtěšská cesta Znojmo-MěřínMÚK-Pardubice-Hradec Králové	[12],↑35,↑36.
38.	Jihlavská sekundární variantnost osy Vídeň-Praha-Berlín	[6],[8],[12]
39.	Dunajský zájmový okruh: Štokrava/Stockerau/,Vídeň,Bratislava	[3],↑17,↑19.[
40.	Brněnské kolo: Bratislava-Trnava-St.Turá-Uh.Hradiště-Brno-Znojmo	5],↑35.
41.	Velkomoravská kopie období předělů 822-863 století IX. do XXI.	↑21,↑31.
42.	Volební početnost pro parlament 1992, s očekávaným reparátem ODS	↑22,↑32.
43.	Severovýchodní kontra, od základu průběžné komunikace I/43<->I/54	↑14,↑33.
44.	Boskovická brázda ve směru sekundární komunikace Znojmo-Jeseník	↑13,↑28,↑29.
45.	Velká sběrnice Hodonín II/380 <-> II/385 Tišnov, v ose Jihlavská	↑15,↑38,↑44.
46.	Jihovýchodní kontra I/53<->Pohořelice <-> Vyškov <-> D46 <-> I/46	↑16,↑17,↑43.
47.	Primární křižovatka <Praha-Brno-Břeclav> x <Mikulov-Brno-Přerov>	↑19,↑43,↑44.
48.	Velká Městská podkOva ve smyslu severu VelkéhoMěstskéhoOkruhu	↑39,↑40.
49.	Projihlavská komunikace I/38 – Znojmo – Mikulov - Břeclav	↑37,↑38,↑39.
50.	Nedobytná ČR: 5-tice AS,KPC,LUH,EJB,MTZ, dle registr.značek aut	[5],↑35.
51.	Rozvoj zemědělství souladem vodohospodářských a drážních norem	↑21.
52.	Rozvoj průmyslu liniově koncipovaných sídel obvodního významu	↑22.
53	Těžnice Třebíč- I/23 <-> I/50 -Uherské Hradiště	↑29.↑50.
54.	Těžnice Žďár n.S.- ČD250 <-> ČD340 Veselí n.M.	↑29,↑50.
55.	Primární křižovatka Břeclav, vč. Dyjské vodní cesty	↑18,↑47,↑49.
56.	Zahrada součást domu, v širším smyslu, plochy sociálního školství	↑13,↑23.
57.	Rezervní plochy, prevence proti biologickému ohrožení, zdrav.kultura	↑14,↑24.
58.	Velké investiční celky, protipóly globálních negativ	↑15,↑25.
59.	Rezervní plochy, protipóly negativ liniového přístupu řízení	↑16,↑26.
60.	Koncepce: 1.Pěší, 2.Tramvaj+malé vertikály, 3.Vlak+T-bus.napaječe	↑27,↑31-33.
61.	Jádro 1.linie: GrandPrix, Myslivna, Rondo, patrové tunely Černopolní	↑31,↑60.
62.	Jádro 2.linie: tramvaj Trýbova, lano Špilberk, vertikála Žlutý kopec	↑32,↑60.
63.	Jádro 3.linie: vlak Trnitá, sever-jih: Praha-Břeclav, Znojmo-Olomouc	↑33,↑60.
64.	Tramvajová mašlička Lipová-Netroufalky, do kolmice Koniklecová	↑60,bod 1+2.
65.	Vlakošalina Královo Pole nádr.-KomínChaloupkyNetopýrky-Bystrc	↑60,bod 2+3.
66.	Romská výměna Bratislavská-Francouzská, v úseku Cejl-Černopolní	↑60,bod 1+3.
67.	Cyklotramvajová linie Nezamyslice-Litenčice-Koryčany-Kyjov	↑64,venkov
68.	Pohořelice = vlakotramvaje Ivančice-DobréPole, Rakšice-Vranovice	↑65,venkov
69.	Trnitá-drážní(Perla)Rubín-Komín-Vev.Bítýška-Oslavany-Znojmo	↑33,↑36.
70.	Drážní linie německé dálniční stopy->nádraží Střelice, Bystrc, Komín	↑33,↑37.
71.	V jediné sběrnici obchvat Tuřan, Bosonoh, Bystrce, Kníniček	↑44,↑45,↑70.
72.	F&F-rehab.prvotní E-varianty R43 při hranici k.ú.Jundrov, Komín	↑44,↑45,↑71.
73.	3 v 1 tunelu Holedná od Kamenolomu Komín: vodovod,el.VVN,F&F	↑44,↑45,↑72.
74.	Jarní-Podzimní obchvat Maloměřic, Panská Lícha, Zamilovaný hájek	[7],[9],↑43.
75-6.	1805-1905 cyklolinie Santon - tram.Černovičky->přestup.uzel Letiště	↑60,bod 1+2.
77.	Trnitá-Sazenice-Letiště-Blažovice vlak, 3.linie Severojižního diametru	↑63.
78.	Sekundární linie Velké Městské podkOvy pro uzel Letiště	↑28,↑48.
79.	Jedovnická nostalgie 1907 Stará Líšeň-Horákov-Mokrá-Ochoz-Křtiny	↑29,↑59.
80.	Zásadní podmínka nádraží: společná nástupiště pro 2 průběžné tratě	↑28.↑29.↑65.
81.	Společenské zakřivení tří linií do trojúhelníku o 3 pravých úhlech	↑27.

V Brně dne 10.06.2020

[redacted]

podpis

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel posoudil podání ve vztahu k projednávanému návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Aktualizace č. 1 ZÚR JMK"). Podání je členěno do tří částí. První část obsahuje připomínky pod č. 1 až 8 (dále „P1 až P8") a druhá část obsahuje další připomínky pod č. 1.1 až 6.3 rozvádějícími předchozí připomínky P1 až P6. Připomínky obsažené v částech 1 a 2 (tj. připomínky P1 až P8 a navazující P1.1. až P6.3) podle jejich věcného obsahu vyjadřují osobní názory podatele na rozvoj a vývoj společnosti za všech možných aspektů. Předmětné připomínky jsou obecnými proklamacemi na to, co je nesprávné a neobsahují žádnou relevantní připomínku k projednávanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Třetí část podání je podatelovým „shrnutím situace a problémů k řešení" z jím vybraných připomínek obcí včetně městských částí Statutárního města Brna z počátku roku 2017, vážících se k „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen „ÚS JMK"). Tato část podání podle věcného obsahu shrnuje tři roky staré reakce obcí k návrhu ÚS MK, kterou tehdy odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále „pořizovatel") pořizoval jako podklad pro nyní pořizovanou Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Předmětné shrnutí se váže ke zcela jinému dokumentu, než je projednáván. Ani tato část neobsahuje žádnou relevantní připomínku k projednávanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z výše uvedeného vyplývá, že podání neobsahuje žádnou relevantní připomínku vůči projednávanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obecné proklamace vyjadřující názory podatele (viz výše) bere pořizovatel Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na vědomí.

M.2.2. Vyhodnocení podání P01–P12

Poř. číslo	**P01**	Datum	14.07.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 82753/2020**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Text připomínek je vzhledem k obsáhlosti podání součástí samostatné přílohy č. 3 odůvodnění A1 ZÚR JMK – „Příloha podání".

Podání Ing. Papež ze dne 15.06.2020, č.j. JMK 82753/2020 má celkem **940 stran textu A4** a obsahuje **7 801 připomínek**, účelově generovaných výpočetní technikou tak, aby forma připomínek byla ryze obstrukční (variace připomínek, opakování některých připomínek, nezpracovatelný font písma). Pořizovatel Aktualizace č. 1 ZÚR JMK se všemi připomínkami pečlivě zabýval. Vyhodnotil jejich obsah a tematicky je roztřídil do níže uvedených 5 „okruhů," tj. kapitol označených I–V (zvýrazněných v textu zelenou barvou). Pro přehlednost si v rámci jednotlivých okruhů zvolil vlastní číslování připomínek. Nejvyšší počet připomínek (cca 7 780 bodů) se vztahuje k údajným chybám hlukové a rozptylové studie v rámci jednotlivých obcí a jednotlivých variant územní studie. Tyto připomínky jsou zařazeny do kapitoly V.

I. Připomínky k SEA

Připomínka 1

„V rámci vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je uvedeno u překračování stanovených hygienických limitů hladiny hluku, zejména ze silniční dopravy v hustě obydlených oblastech, že A1 ZÚR JMK

zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem a snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší. Je nutné podotknout, že toto hodnocení vychází z hlukové studie, která obsahuje značné množství chyb ve zpracování a vyhodnocení. Toto hodnocení tedy nemůže být v pořádku, především vzhledem k chybám ve výchozích datech. A1 ZÚR JMK tak rozhodně problém neřeší, spíše vytváří nové problémy. Změnou návrhu a alternativním v AZÚR neposouzeným trasováním dle Optimalizované varianty lze efektivně dosáhnout obdobného efektu dotčených oblastí, aniž by byly vytvářeny nové problémy v hustě obydlených oblastech. Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK obsahuje závažné nedostatky, které je nutné odstranit."

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka cílí především na záměr komunikace „43" ve variantách a směřuje ke hlukové studii zpracované v rámci Územní studie (ÚS) JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Přestože je připomínka o údajně značném množství chyb ve hlukové studii formulována pouze obecně, pořizovatel ji prověřil a konstatuje, že připomínka neprokázala zásadní odborná pochybení projektanta ÚS JMK. Chyby, které se v grafických a tabelárních výstupech hlukové studie objevily, nebyly ve výpočtech, nýbrž v následné aplikaci do tabulkových částí studie, proto nesnižují vypovídací schopnost studie či její relevantnost. Chyby byly opraveny ve formě errat ke hlukové studii. Smyslem hlukové studie obecně je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření. Na hlukovou studii zpracovanou jako součást ÚS JMK nelze klást nároky, které přísluší až hlukovým studiím zpracovaným pro navazující stupně projektové přípravy, kdy jsou známa přesná technická řešení včetně prostorového umístění záměrů v území, anebo na studie, které hodnotí pouze hluk ze stávajících zdrojů. ÚS JMK i její hluková studie je zpracovaná s odpovídající mírou podrobnosti. Způsob zpracování HS je s ohledem na účel ÚS JMK, tj. vzájemné porovnání jednotlivých variant, považován za dostatečný. Způsob výpočtu hlukové studie ÚS JMK, nastavení výpočtového modelu a vstupní data (s výjimkou dat o dopravních intenzitách) byly shodné pro všechny varianty porovnávané v ÚS JMK. K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studii a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Pořizovatel zdůrazňuje, že hluková studie nebyla jediným podkladem pro celkové posouzení variant „43". Závěry hlukové studie nebyly pro výběr variant závazné (byly aplikovatelné výhradně jako doporučení k dalšímu řešení navržené koncepce). Optimalizovaná varianta komunikace „43" byla jako jedna z variant územních rezerv pro „43" prověřena a vyhodnocena v rámci ÚS JMK a nebyla zpracovatelem studie doporučena k dalšímu sledování.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) byla u vybrané varianty silnice I/43 identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel, ale také potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv. U záměru I/43 je nutné optimalizovat jeho trasu v rámci navrženého koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před plánovanou realizací I/43 bude nutné v územním řízení o umístění stavby prověřit akustickou studií očekávané hlukové zatížení, a to hlavně v místech přiblížení se k zástavbě sídel. V případě výhledového překročení hlukových limitů v území je nutno zahrnout do dokumentace záměru I/43 taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. SEA prokázala realizovatelnost záměru I/43 a uvedla doporučená opatření, sloužící jako vodítko pro pořizování územních plánů (stanovujících podrobnější podmínky pro využití území) a pro přípravu projektové dokumentace I/43.

II. Připomínky k I/43

Připomínka 1

„V rámci ZÚR 2016 nebyl dořešen problém s trasováním komunikace „43" a byly vytvořeny variantní územní rezervy. Když v roce 2016 zastupitelstvo kraje schválilo dva variantní systémy územních rezerv pro D43 v ZÚR, vznikla povinnost tyto dva systémy (varianty „Optimalizovanou" a „Německou") oproti sobě posoudit v AZÚR. To se ovšem nestalo, místo toho byl jeden systém

rezerv zavrhnut pouze na základě územní studie bez veřejného procesu pořizování. Závěry, které byly ve studii formulovány, nejsou věrohodné ani prověřitelné, metodika v mnoha částech neexistuje, nebo je založena pouze na značně omezených zkušenostech zpracovatele, jak bylo KÚ doloženo například odborným posudkem místopředsedy české akustické společnosti."

Vyhodnocení připomínky:

Územní rezerva je v územně plánovací dokumentaci vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Optimalizovaná varianta komunikace „43" byla jako jedna z variant územních rezerv pro „43" prověřena a vyhodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta nebyla zpracovatelem studie doporučena k dalšímu sledování. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 Zastupitelstvem Jihomoravského kraje. Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43" v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43" ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41). Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR řeší variantu schválenou Zastupitelstvem JMK. Jedná se o zcela legitimní postup při pořizování územně plánovací dokumentace. Pořizovatel Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ověřil, že zpracovatelem odborného akustického posudku č. P46-19, P46.1-19 není [redacted] místopředseda zapsaného spolku České akustické společnosti, z.s. Autor posudku [redacted] není statutárním orgánem České akustické společnosti, z.s., tj. spolku „*sdružujícího pracovníky v akustice a blízkých oborech*." Spolek „*má za cíle podporovat výměnu informací mezi jednotlivými obory, podporovat výzkum, udržovat kontakty s obdobnými společnostmi v zahraničí a šířit informace o nejnovějších výzkumech prostřednictvím konferencí a seminářů*." (cs.wikipedia.org)

Připomínka 2

„*A1 ZÚR nepřiměřeně zatěžuje navrženým trasováním D43/S43 hustě obydlené oblasti, kam by přivedla silný automobilový provoz včetně těžké nákladní dopravy vč. kamionů. Toto by významně poškodilo v dotčených oblastech životní prostředí obyvatel a ohrozilo jejich zdraví. Požaduji v Aktualizaci ZÚR JMK zahrnout pro trasování D43/S43 koridor mimo obydlené oblasti v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotné obchvaty všech obcí na ose plánované komunikace, včetně Brna*." Podatel opakovaně připomíná, že budoucí emise hluku a škodlivin z dopravy na trase „43" jsou nepřijatelné.

Vyhodnocení připomínky:

Důvodem pro navržené trasování silnice I/43 je potřeba snížit neúměrnou zátěž obyvatel centrální části Brna, způsobenou stávajícím dopravním provozem. Optimalizovaná varianta komunikace „43" byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, avšak nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy ani předmětem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K údajnému přivedení těžké nákladní dopravy včetně kamionů na I/43 je nutno uvést, že tranzitní doprava (např. ve směru Svitavy – Lanžhot/Slovensko, Svitavy – Mikulov/Rakousko), která nezajišťuje obsluhu aglomerace, má minimální podíl na celkové dopravě (cca 4 %). Silnici I/43 lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. za spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace. Při výběru variant „43" se ukázalo jako klíčové jejich posouzení z hlediska dopravně urbanistického (dopravní efektivita ve vztahu k území a sídlům), protože vlivy variant na životní prostředí a zdraví obyvatel byly vyhodnoceny jako srovnatelné.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA), v němž jsou popsány potencionální vlivy záměrů (kap. A.6.). Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení,

zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru, které jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK (bod 14. Úkoly pro územní plánování).

Připomínka 3

„V odůvodnění A1 ZÚR JMK je uvedeno, že varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Argumentace o zlepšení dostupnosti oblasti přehrady, ale i možnosti rekreačního potenciálu ve vzdálenějších oblastech, považuji za skandální. Znehodnocení jedné z posledních významných lokalit Brna dostupných tramvají je nepřípustné. Tato oblast slouží pro celé město Brno a okolí, ale i pro účely významných akcí, které by se díky navrženému záměru musely zrušit. Díky nesprávnému trasování komunikace „43" v její bezprostřední blízkosti se tak zničí jedinečný potenciál oblasti."

Vyhodnocení připomínky:

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení silnice I/43 v úseku Bystrce nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na potenciál rekreační oblasti přehrady, natož jeho znehodnocení. Navržená silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v příslušných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady a její tramvajová a pěší dostupnost zůstane zachována.

Připomínka 4

„Do hodnocení oblastí pro trasování komunikace „43" byly zataženy oblasti s dominantními vlivy mimo primární oblast zájmu, což znemožňuje objektivní posouzení variant. Do vyhodnocení variant trasování komunikace „43" tak byly zataženy obce, u kterých dokonce byly některé varianty zvýhodněny navrženým odlišným dopravním řešením a obchvaty. Jako obce, které byly do vyhodnocení zataženy, lze jmenovat: Babice u Rosic, Blažovice, Blučina, Bratčice, Dolní Kounice, Hajany, Hlína, Holasice, Holubice, Hostěrádky-Rešov, Hrušky, Hrušovany u Brna, Ivančice, Jiříkovice, Kobylnice, Kovalovice, Kratochvilka, Křenovice, Medlov, Mělčany, Měnín, Milonice, Modřice, Moravany, Moravské Bránice, Nebovidy, Němčičky, Neslovice, Omice, Opatovice, Ořechov, Oslavany, Ostopovice, Otmarov, Podolí, Ponětovice, Popovice, Pozořice, Prace, Pravlov, Prštice, Radostice, Rajhrad, Rajhradice, Rebešovice, Rosice, Rousínov, Říčany, Sivice, Slavkov u Brna, Sobotovice, Sokolnice, Střelice, Syrovice, Šaratice, Šlapanice, Telnice, Tetčice, Tvarožná, Újezd u Brna, Vážany nad Litavou, Velatice, Velešovice, Viničné Šumice, Vojkovice, Zakřany, Zastávka, Zbýšov, Žatčany, Želešice, Židlochovice. Toto pochybení je o to horší, že pro nemálo z uvedených obcí je v A1 ZÚR také požadováno zpracování další Územní studie Jihovýchod, ale i faktu, že dle závěrů hlavního podkladu tyto oblasti fungují víceméně nezávisle na sobě. Tento zásadní problém hlavního podkladu, ale především A1 ZÚR JMK je nutné napravit."

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka směřuje k variantám trasy komunikace „43", které byly vyhodnocovány v rámci Územní studie JMK, tj. k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Připomínku nelze považovat za relevantní, protože podstatou návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR není posuzování variant „43", nýbrž vymezení jediného konkrétního koridoru pro komunikaci „43" v území a stanovení požadavků na jeho využití. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo dne 27.02.2020 jako nejvhodnější variantu komunikace „43" v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43" ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41). Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR

řeší variantu schválenou Zastupitelstvem JMK. K připomínanému *zatažení oblastí s dominantními vlivy mimo primární oblast zájmu* pořizovatel uvádí, že v průběhu zpracování ÚS JMK bylo řešené území rozšířeno tak, aby zahrnovalo území všech obcí potenciálně dotčených některou z prověřovaných variant. Na severu bylo zvětšeno až po Lysice, kde začínal koridor územní rezervy „43" vymezený v ZÚR JMK, další rozšíření bylo provedeno na jihovýchodě, jihu a jihozápadě území, kde byla na žádost města Brna prověřována trasa „velkého jižního obchvatu," se kterým je „43" provázána. Zpracované varianty sloužily k ověření alternativ, tj. možných způsobů dopravního řešení. Při hodnocení variant byly sledovány dopravně-technické parametry, tj. dopravní efektivita s přihlédnutím k topografii terénu, návaznostem na sídla a jejich stávající strukturu a plánovaný rozvoj a k nejvýznamnějším střetům s technickou infrastrukturou. Současně byly sledovány vlivy variant na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Připomínka 5

Účelový výběr variant „43" byl proveden nezákonně; „*odvolávání se na doporučení ÚS je nezákonné* (*ÚS nemůže žádnou variantu odmítnout, může varianty jen vyhodnocovat*"; silnice I/43 bude součástí systému TEN-T, čili ve skutečnosti dálnicí D43, a je nezákonné vymezovat koridor jako silnici I. třídy.

Vyhodnocení připomínky:

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Úkolem ÚS JMK bylo v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť, vnitroměstský komunikační systém města Brna a ostatní významné záměry veřejné dopravní infrastruktury (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také vzájemně porovnat hodnocené varianty (a jejich kombinace) zpracované v podrobnějším měřítku, než mají ZÚR. Na základě dostupných údajů o území a analýzy stávajícího stavu navrhla studie 15 ucelených variant, které podrobila dopravnímu modelování a porovnala je z hlediska dopravně-urbanistického, životního prostředí a vlivu na zdraví obyvatel. Poté stanovila tzv. „nulové stavy" 00-2020 a 00-2035 (jedná se o stávající a rozestavěnou/povolenou síť komunikací s intenzitou dopravy v r. 2020 a předpokládanou intenzitou v r. 2035), které se staly základem dalšího porovnávání navržených variant. Výsledky porovnávání vedly zpracovatele studie k závěru, že žádná z 15 variant není ideální, proto zpracoval tzv. „poučenou" variantu S.10 vycházející z nejlépe hodnocených variant D.3 a S.1. Studie konstatovala, že varianty D.3, S.1 a S.10 jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější, přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a doporučila je prověřit v aktualizaci ZÚR JMK. Studie byla pořízena v souladu s § 30 stavebního zákona, přičemž dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost byly nad zákonný rámec průběžně seznamovány s výstupy studie a s možností se k nim vyjadřovat. Výsledky územní studie se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem podle § 36–41 stavebního zákona.

K údajně nezákonnému vymezení koridoru pro silnici I/43, který má být mj. součástí transevropského systému TEN-T, uvádíme, že pro stanovení parametrů silnice je z územně plánovacího hlediska rozhodná Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR), vydávaná podle stavebního zákona. Její platná Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny (více viz PÚR ČR v úplném znění, kap. Koridory a plochy dopravní infrastruktury, bod 78). V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor komunikace „43" pro D43 nebo pro I/43.

III. Všeobecné připomínky ke hlukové studii

Připomínka 1

„V rámci hlavního podkladového materiálu A1 ZÚR JMK je obsažena i hluková studie, která nemá správně stanovenou nejistotu. V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 110 uvedeno: ‚Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB.' Tato hodnota není správná. V hlukových mapách podkladu lze dohledat i artefakty, kdy na pár metrech ve volném prostranství dojde ke skokové změně hluku v řádu desítek dB. Je nezbytně nutné opravit podkladový materiál, hodnocení variant, ale i A1 ZÚR."

Vyhodnocení připomínky:

V citované větě byla v textu hlukové studie (potažmo i v textu Územní studie JMK) chyba, která byla opravena ve formě errat k HS. Správné znění je „do rozdílu 2 dB". Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 2 dB. Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace a příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo odečítat). Ke skokové změně vypočtených hodnot hlukové zátěže v některých případech dochází na hranici výpočtové oblasti. Jedná se však o změnu danou ohraničením výpočtové oblasti, která nemá souvislost s přesností výpočtů (s přesností vypočtených hodnot v jednotlivých výpočtových bodech).

Připomínka 2

„V rámci A1 ZÚR JMK, konkrétně v odůvodnění je uvedeno, že z hlediska hlukové studie byly doporučeny varianty S.4, S.1, D.3, D.2 a S.2, které vykazují největší přínos. Nikde ale není doloženo, jaké je konkrétní a kvantifikovatelné kritérium, kdy je varianta ještě přínosná a kdy už ne. To je důležité, protože na základě zařazení do skupiny doporučené/nedoporučené byl následně prováděn výběr variant. Vzhledem k absenci kritéria je doporučení variant netransparentní a potenciálně neobjektivní. A1 ZÚR JMK je nutné zcela přepracovat, a to včetně hlavního podkladu, tedy ÚS."

Vyhodnocení připomínky:

Výše uvedená formulace není přesná. V studii je uvedeno: „*Varianty lze rozdělit do tří kategorií. Doporučované, možné a nejméně efektivní pro hodnocené území. Do kategorie nejméně efektivní varianty pro hodnocené území lze zařadit varianty S.9.3, S.9.4, D.4 a D.5. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledkům z hlediska hlukové zátěže. I když realizace těchto variant by byla lepší než zachovat silniční síť ve stávajícím stavu. Naopak mezi doporučované zahrnujeme varianty S.4, S.1, D.3, D.2 a S.2. To jsou varianty, které z hlediska hlukové zátěže vykazují největší přínos. Varianty S.5, S.3, S.8, D.6, D.1 a S.6 lze zařadit do kategorie možné. Ať bude vybrána jakákoliv varianta z výše uvedených, bude potřeba pro danou variantu vyhodnotit její vliv i s nově navrhnutými technickými opatřeními pro snížení hlukové zátěže. Lokality, kde by mělo dojít u jednotlivých variant k návrhu povrchových anebo podpovrchových technických opatření znamenajících jakoukoliv formu zastřešení úseků komunikací, jsou uvedeny ve výsledcích hlukové studie jednotlivých variant. Z hlediska hlukové zátěže jsou tedy doporučované následující varianty: S.4, S.1, D.3, D.2 a S.2.*" Hodnotícím kritériem pro výsledné pořadí variant je suma obyvatel budov umístěných v lokalitách, kde byl vypočten pokles hlukové zátěže v noční době. Na základě této sumy byly varianty vzestupně

setříděny a rozděleny do 3 kategorií: doporučované, možné a nejméně efektivní (Abstrakt II. Etapy Územní studie - str. 42, Územní studie, textová část E. Porovnání variant na základě výsledků hlukové a rozptylové studie - str. 21-22). Mezi jednotlivými variantami nebyly natolik významné rozdíly, aby hluková zátěž měla být rozhodujícím kritériem pro skutečnost, která varianta by měla být nakonec vybrána. Tomu odpovídala formulace v závěru hlukové studie. Výše uvedené formulace jsou s ohledem na rozdíly ve variantách naprosto transparentní a objektivní. Neobjektivní by bylo naopak jednoznačně ukázat na jednu konkrétní variantu.

Připomínka 3

„V rámci výchozího podkladového materiálu A1 ZÚR JMK, konkrétně hlukové studie jakožto části Územní studie, nejsou uvedeny tabelární hodnoty takové, aby z nich bylo možné jednoznačně prověřit doporučení formulovaná v dotčené studii a převzatá do A1 ZÚR JMK. Tento netransparentní až potenciálně neobjektivní přístup k doporučení variant je u záměru takového rozsahu zcela nepřípustný. Požaduji doplnění hlavního podkladu a odpovídající přepracování také A1 ZÚR JMK."

Vyhodnocení připomínky:

Závěrečné porovnání variant mezi sebou bylo v hlukové studii provedeno prostřednictvím srovnání aktivních návrhových variant a nulové varianty 00-2035, a to na úrovni řešeného území jako celku. Vypočtené hodnoty hlukové zátěže byly přiřazeny k jednotlivým budovám. Rozdíl hodnot vypočtených v nulové a návrhové variantě udává snížení/zvýšení hlukové zátěže u konkrétního objektu oproti variantě 00-2035. Hodnotícím kritériem pro výsledné pořadí variant je pak suma obyvatel budov umístěných v lokalitách, kde byl vypočten pokles hlukové zátěže v noční době. Údaje o počtu obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035, jsou uvedeny v grafu v závěru hlukové studie (Abstrakt II. Etapy Územní studie - str. 42, Územní studie, textová část E. Porovnání variant na základě výsledků hlukové a rozptylové studie - str. 21-22). Uvedení těchto hodnot v hlukové studii ve formě grafu i tabulky by bylo duplicitní, proto uvedení tabelárních hodnot zpracovatel studie nepovažoval za nutné. Jako doplňující informace bylo v textu hlukové studie uvedeno procentuální zastoupení počtu budov/bloků budov v kategoriích: snížení hlukové zátěže, stávající stav, zvýšení hlukové zátěže a zhoršení. Kategorie „stávající stav" je definovaná jako rozdíl vypočtené hlukové zátěže v návrhové variantě oproti variantě nulové o méně než 1 dB. Tyto údaje jsou v HS uvedeny pro každou obec a každou variantu samostatně.

<u>IV. Všeobecné připomínky k rozptylové studii</u>

Připomínka 1

1) *„V rámci A1 ZÚR JMK je odkazováno na hlavní podklad Územní studii. V rámci této studie byl hodnocen rozptyl v části rozptylové studie. Nicméně nikde v rámci této části není vyčíslena nejistota modelování, je provedeno pouze slovní zhodnocení bez uvedení konkrétní či alespoň odhadnuté hodnoty. Následně jsou při výsledném hodnocení variant sčítány hodnoty přes stovky obcí a doporučovány varianty na základě změny, která je patrně pod úrovní nejistoty vlastního modelování. Takovéto závěry nejsou založené na objektivním vyhodnocení a musejí být buď podpořeny transparentně uvedenou nejistotou, nebo zcela odmítnuty*."

Vyhodnocení připomínky:

Modelové výpočty představují zjednodušený popis reálného stavu a dějů, jsou tedy vždy pouze určitým přiblížením k realitě. Do výpočtu rozptylové studie vstupuje řada nejistot, které mohou ovlivnit výsledky výpočtu matematického modelu (viz Územní studie, textová část E. Porovnání variant na základě výsledků hlukové a rozptylové studie, kap. E.2.1.2, E.2.2.2, E.2.6.2). Nejistoty jednotlivých map jsou závislé zejména na hustotě sítě měřicích stanic a na rovnoměrnosti pokrytí území JMK stanicemi, dále na nejistotách jednotlivých měření na těchto stanicích imisního

monitoringu, vstupů do modelů, modelových výpočtů a na použitém způsobu konstrukce plošných map. Přestože mohou být nejistoty zejména některých map dosti vysoké, jedná se o odhady imisního pole, které adekvátně odpovídají použitým podkladům a stavu současného poznání. K nejistotám map je nutno přihlížet při jejich interpretaci. Určitá míra nejistoty je tedy vrozenou vlastností všech matematických modelů a nelze ji zcela eliminovat. Pro imisní modelování prováděné za účelem posouzení (stávající) úrovně znečištění (podle § 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší) je stanoven i způsob výpočtu nejistoty modelování. Ten je blíže specifikován ve vyhlášce č. 330/2012 Sb.: „*U modelování se nejistota definuje jako maximální odchylka naměřených a vypočítaných úrovní koncentrace na 90 % jednotlivých měřicích míst za příslušné období ve vztahu k imisnímu limitu, přičemž se nebere v úvahu časové rozvržení událostí. …. Stacionární měření, jež je třeba zvolit pro porovnání s výsledky modelování, musí být reprezentativní pro rozsah modelované situace.*“ Jedná se však pouze o stanovení nejistoty modelování při modelování stávající úrovně znečištění. U imisního modelování pro výhledové scénáře budoucích let nelze odchylku naměřených a vypočtených úrovní koncentrací stanovit, protože logicky nemůže být znám vývoj ostatní zdrojů znečišťování ovzduší vyjma scénářů použitých pro emise znečišťujících látek původem ze silniční dopravy. Pro rozptylovou studii zpracovanou pro ÚS JMK tedy nelze vyčíslit nejistotu modelování tak, jak to vyžaduje připomínka. Celkové závěry rozptylové studie byly provedeny pro řešené území jako celek, v souladu s cílem a účelem ÚS JMK. „Sečtení hodnot přes stovky obcí“ pro výsledné hodnocení variant v rozptylové studii je tedy postupem adekvátním.

Připomínka 2

2) „*V rámci A1 ZÚR JMK, konkrétně v odůvodnění je uvedeno, že rozptylová studie uvádí popis a výsledky matematického modelování kvality ovzduší. Hodnotila imisní zatížení území formou výpočtu průměrných ročních koncentrací látek NO2, PM10, PM2,5, benzen a BaP a dále krátkodobých koncentrací látek NO2, PM10 a CO. Vyhodnocení imisní zátěže bylo údajně provedeno v grafické, tabelární i textové formě. Nicméně dle dat výchozího podkladového materiálu se v tabelární formě krátkodobých koncentrací látek nachází pouze PM10. Hlavní podklad A1 ZÚR je neúplný a výsledné doporučení není tedy prokazatelné ani věrohodné. Podklad obsahuje nepřípustné vady a je nutné ho značně přepracovat a doplnit, stejně jako A1 ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů předmětné studie*.“

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka není relevantní. Výpočet rozptylové studie byl proveden pro průměrné roční koncentrace látek NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzen a BaP a dále pro krátkodobé koncentrace látek NO_2, PM_{10} a CO. Výstupy výpočtu rozptylové studie byly zpracovány v několika různých formách (viz příloha č. 5 rozptylové studie). Nelze tedy tvrdit, že hlavní podklad A1 ZÚR JMK je neúplný na základě toho, že tabelární formou je proveden pouze výstup z oblasti pro krátkodobé koncentrace PM_{10}. Krátkodobé koncentrace látek NO_2, CO nejsou tabelárně zpracovány, protože pro tyto charakteristiky nejsou počítány rozdíly příspěvků v návrhových variantách a variantě nulové (z důvodu způsobu výpočtu krátkodobých koncentrací v ovzduší je vypovídací schopnost rozdílů těchto hodnot značně limitující). Jejich výstup byl proveden formou grafickou a textovou, což je pro potřeby Územní studie JMK dostatečné.

Rozptylová studie v souladu s ust. § 9 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, prioritně řeší ta území a ty znečišťující látky, u kterých došlo k překročení imisního limitu stanoveného v bodech 1 až 3 v příloze č. 1 k tomuto zákonu. V souladu s touto zákonnou povinností je kladen důraz právě na ty znečišťující látky, u kterých je imisní limit překračován, resp. u kterých existuje na základě historických dat možnost jejich překročení. To však neznamená, že by nebyl výpočet rozptylové studie proveden pro všechny látky dle zadání Územní studie.

Připomínka 3

„V rámci A1 ZÚR JMK, konkrétně odůvodnění je uvedeno, že rozptylová studie uvádí popis a výsledky matematického modelování kvality ovzduší. Nicméně simulované varianty se liší v dopravním řešení, kdy je například pro dálniční varianty v oblasti Brno-Bystrc simulován tunel, přestože pro jiné varianty simulován není. Toto neodůvodnitelné zvýhodnění některých dálničních variant přitom mohlo sehrát klíčovou roli při doporučení některých variant, a je proto nepřípustné."

Vyhodnocení připomínky:

Obecně je nutno zdůraznit, že pokud by simulované varianty měly totožné dopravní či technické řešení, popřely by svoji podstatu, smysl a účel. Varianty slouží k ověření alternativ, tj. možných způsobů dopravního řešení a jejich vlivu na kvalitu ovzduší. Bilance emisí z automobilové dopravy v řešeném území byla provedena na základě vypočtených emisí z dopravy na jednotlivých komunikacích zahrnutých v dopravním modelu ÚS JMK. Tunelové úseky navrhovaných komunikací byly uvažovány v místech, kde je toto řešení nutné z důvodu průchodnosti terénu. Studie při návrhu trasování komunikací respektovala již zpracované projektové dokumentace komunikací. V oblasti městské části Brno-Bystrc bylo pro dálniční varianty použito nejaktuálnější řešení dle dokumentace Silnice I/43 Troubsko–Kuřim, optimalizace varianty „D" (Dopravoprojekt, 2003), které obsahovalo návrh tunelového řešení. Pro návrh silniční varianty komunikace 43 v oblasti Brno-Bystrc nebyla v minulosti obdobná dokumentace zpracována, proto zde nebylo předem uvažováno o ochranném opatření ve formě tunelu. Do skupiny doporučených variant byly v rozptylové studii zahrnuty silniční i dálniční varianty s tzv. bystrckou stopu komunikace 43. Tunelové řešení dálničních variant v oblasti Brno-Bystrc nemělo klíčovou roli při doporučování variant.

V. Připomínky ke hlukové a rozptylové studii, které jsou vztaženy ke konkrétnímu území obcí

Babice u Rosic, Blažovice, Blučina, Bořitov, Bratčice, Brno, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Česká, Dolní Kounice, Drásov, Hajany, Hlína, Hluboké Dvory, Holasice, Holubice, Hostěrádky-Rešov, Hradčany, Hrušky, Hrušovany u Brna, Hvozdec, Chudčice, Ivančice, Javůrek, Jinačovice, Jiříkovice, Kobylnice, Kovalovice, Kratochvilka, Křenovice, Kuřim, Lažánky, Lažany, Ledce, Lelekovice, Lipůvka, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Medlov, Mělčany, Měnín, Milonice, Modřice, Mokrá-Horákov, Moravany, Moravské Bránice, Moravské Knínice, Nebovidy, Němčičky, Neslovice, Omice, Opatovice, Ořechov, Oslavany, Ostopovice, Ostrovačice, Otmarov, Podolí, Ponětovice, Popovice, Popůvky, Pozořice, Prace, Pravlov, Prštice, Radostice, Rajhrad, Rajhradice, Rebešovice, Rosice, Rousínov, Rozdrojovice, Říčany, Sentice, Silůvky, Sivice, Skalička, Slavkov u Brna, Sobotovice, Sokolnice, Střelice, Svinošice, Syrovice, Šaratice, Šlapanice, Telnice, Tetčice, Troubsko, Tvarožná, Újezd u Brna, Újezd u Černé Hory, Vážany nad Litavou, Velatice, Velešovice, Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Viničné Šumice, Vojkovice, Všechovice, Zakřany, Zastávka, Závist, Zbýšov, Žatčany, Želešice, Žernovník, Židlochovice:

Připomínka 1

Podatel zpochybňuje údaje hlukové studie o navrženém nárůstu/poklesu/ustálení hlukové zátěže a o překročení/splnění hygienických limitů pro denní dobu den/noc v rámci vybrané varianty územní studie, s odůvodněním, že hluková studie *„uvažuje hluk pouze do vzdálenosti 400 m od komunikace*." Podatel připomíná, že A1 ZÚR JMK není zpracována na základě věrohodného, věcně správného a přezkoumatelného podkladu.

Vyhodnocení připomínky:

Hluková zátěž byla v hlukové studii počítána v podrobné výpočtové síti v prostředí LimA, a to do vzdálenosti 400 m od zdrojů (daných komunikací). Tato vzdálenost byla zvolena na základě zkušeností zpracovatele studie a na základě rešerše akustických studií jiných zpracovatelů, podle kterých jsou zpravidla od vzdálenosti 400 m od komunikací dodržovány hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,16h}$ = 60 dB v denní době a $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB v noční době. Hluková studie

byla zpracovaná ve fázi územního plánování, kdy není známo přesné trasování komunikací v koridorech ani jejich konkrétní technické řešení. Hluková studie proto nehodnotí, zda v území jsou anebo budou dodržovány hlukové limity, ale porovnává varianty mezi sebou. Závěry o dodržení hlukových limitů mohou učinit až hlukové studie, které budou zpracovávané v následujících procesech povolování dopravních staveb (např. EIA, územní řízení), kde již nebudou porovnávány varianty mezi sebou, ale budou navržena konkrétní stavebně technická řešení staveb. S ohledem na účel ÚS JMK jsou zvolená metodika a postup zpracování hlukové studie považovány za dostačující. Rozdíly, které by mohly teoreticky vzniknout při použití jiného způsobu metody práce, nemají významný vliv na výsledky hlukové studie zpracované v daném měřítku a v daném stupni projektování.

Připomínka 2

Podatel zpochybňuje údaje hlukové studie o totožných procentuálních podílech ploch zastavěného území obcí, na kterých dojde k nárůstu/poklesu/ustálení hlukové zátěže pro denní dobu den a noc v rámci vybrané varianty územní studie. Podatel připomíná, že „*tato čísla nemohou být z principu stejná*“ a že A1 ZÚR není zpracována na základě věrohodného, věcně správného a přezkoumatelného podkladu.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka není relevantní. V hlukové studii nejsou uváděny podíly ploch zastavěného území v obci, nýbrž podíly budov a souvislých bloků budov. V hlukové studii je uvedeno rozdělení počtu budov (procentuální podíl) do 4 skupin: snížení hlukové zátěže, stávající stav, zvýšení hlukové zátěže a zhoršení. Kategorie „stávající stav“ je definovaná jako rozdíl vypočtené hlukové zátěže v návrhové variantě oproti variantě nulové o méně než 1 dB. Hlukové zatížení v denní a noční době obvykle dosahuje rozdílných absolutních hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku. Hodnoty uvedené v hlukové studii ale vychází z rozdílu vypočtené hlukové zátěže v návrhové variantě a variantě nulové, a mohou být v určitých konkrétních případech stejné. Není tedy pravdou, že podíl budov, u kterých dojde k nárůstu/poklesu/ustálení hlukové zátěže nemůže být pro denní a noční dobu stejný.

Připomínka 3

Podatel zpochybňuje údaje rozptylové studie o totožných procentuálních podílech ploch zastavěného území obcí, na kterých dojde k nárůstu/poklesu/ustálení škodlivin NO2, PM2,5, PM10, BaP a „*benzen*“ v rámci vyhodnocení podílu zastavěné plochy s poklesem škodlivin nad 1% v jednotlivých variantách územní studie, s odůvodněním, že „*tato čísla nemohou být pro dvě různé varianty s odlišným trasováním shodná*.“ Podatel připomíná, že A1 ZÚR JMK není zpracována na základě věrohodného, věcně správného a přezkoumatelného podkladu.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka není relevantní. Do výpočtu rozptylové studie byly zahrnuty příspěvky nejen dopravy, ale i ostatních zdrojů znečišťování ovzduší v území. V oblastech, kde má nejvyšší podíl na imisním zatížení jiný typ zdroje (např. lokální vytápění), se změny v silniční sítí projeví v menší míře. Rovněž v oblastech, kde je navrhované řešení silniční sítě stejné nebo velice podobné, je podíl zastavěné plochy s nárůstem/poklesem ve všech takových variantách stejný.

Z emisní bilance Jihomoravského kraje jednoznačně vyplývá, že silniční doprava není majoritním znečišťovatelem vnějšího ovzduší. Pokud by autor připomínky měl povědomí o zdrojích znečišťování ovzduší a zejména o největším znečišťovateli, kterým je lokální vytápění, pak by tyto logicky očekávatelné výsledky modelového hodnocení nemohl odpovědně zpochybňovat. Vliv pozemních komunikací na kvalitu okolí byl předmětem „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ v Praze v blízkosti křížení pražského okruhu (D0) a D1. Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí pro zjištění skutečného vlivu

silnice dálničního typu na kvalitu ovzduší v závislosti na vzdálenosti od této komunikace. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace a již ve vzdálenosti 30 m dochází k výraznému poklesu koncentrace škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM_{10} a $PM_{2,5}$, jako u pozaďových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice u úrovňových křižovatek v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací.

Poř. číslo	**P02**	Datum	16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020 18.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 83533/2020** **JMK 83378/2020** **JMK 83380/2020** **JMK 83381/2020** **JMK 84701/2020** **JMK 84837/2020** **JMK 84840/2020** **JMK 84861/2020** **JMK 84879/2020** **JMK 84922/2020** **JMK 84926/2020** **JMK 84930/2020** **JMK 84931/2020** **JMK 84932/2020**

Právnická osoba (identifikační údaje)	název / IČO:	**Městská část Brno-Chrlice** / 44992785
	osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:	Ing. Lukáš Fila, starosta MČ Brno-Chrlice
	Adresa / sídlo	Chrlické náměstí 1/4, 643 00 Brno
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]

Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]
Fyzická osoba (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	[redacted]
	Adresa / sídlo	[redacted]

Připomínka

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR JMK**"). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání připomínek uplyne dne 16. 6. 2020.

Podatel jako městská část dotčená návrhem AZÚR JMK, podává v souladu s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „***stavební zákon***"), k návrhu AZÚR JMK následující **připomínku:**

Připomínka: Nevhodnost vymezení poldru Brno Chrlice jako součásti protipovodňového opatření POP 10

Vymezení dotčeného území:

Území Městské části Brno - Chrlice

Odůvodnění připomínky:

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „**ZÚR JMK**") jsou vymezeny plochy POP10 - opatření na hlavních brněnských tocích pro protipovodňová opatření.

Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 z března 2019 (dále jen „**Zpráva**") stanovila požadavek *„prověřit doplnění poldru Chrlice v součinnosti s vodohospodářskými orgány (zejm. MZE, MŽP a Povodí Moravy, s.p.) a s využitím Generelu odvodnění města Brna."*

V rámci *Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek obsažených ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, vyhodnocení souladu se schváleným výběrem nejvýhodnější varianty* jako součásti odůvodnění návrhu AZÚR *JMK* se k splnění tohoto požadavku uvádí: *„Koridor POP10 byl rozšířen zejména v oblasti Chrlic. Změna se projevuje v bod 258 Přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK. Graficky se změna projevuje zejména ve výkrese A1/I.2 A1 ZÚR JMK."*

V návrhu AZÚR JMK se ve vztahu k POP10 navrhuje v bodě 258 na str. 101 jako úkol pro územní plánování zpřesnit a vymezit plochu pro POP10 i s ohledem na „vyloučení případně minimalizaci vlivů na PP Holásecká jezera, PP Rájecká tůň, PR Černovický hájek" a minimalizaci rozsahu záboru ZPF" a dále (na str. 102 *„Zpřesnit a vymezit plochu POP10 s ohledem na EVL Modřické rameno. Zajistit územní podmínky pro eliminaci příčné bariéry a technických objektů zasahující do průtočného profilu ramene na území EVL Modřické rameno*." POP 10, jakož i všechna další protipovodňová opatření, se dále doplňuje do části G.1 výroku ZUR JMK - veřejně prospěšné stavby, části technická infrastruktura (bod 427).

V grafické části návrhu AZÚR JMK byl upraven rozsah prvku POP10 na území města Brna, a to zejména na území Chrlic.

V Odůvodnění AZÚR se pak str. 176-177 mj. uvádí, že „*V konkrétním případě města Brna byla přírodě blízká protipovodňová opatření definována ve studii proveditelnosti „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků…. technická opatření (ochranné zdi, hráze) spoluvytvářející složený profil toku nebo sloužící k ochraně zástavby jsou součástí PBPPO, že PBPPO mají jak charakter stavební (např. ochranné hráze, terénní úpravy, stavební revitalizace), tak charakter opatření (např. zvýšení rozlivu do údolní nivy, ochrana fungující retence), nebo jsou jejich kombinací. Například poldr je tvořen stavebním opatřením vybudování hráze, stejně jakou vymezením plochy určené k řízeným rozlivům vod v jeho zátopě. PBPPO proto musí být možné realizovat jako VPS i VPO, kdy v mnoha případech se jedná o jejich kombinaci, kde není možné určit jasnou hranici mezi VPS a VPO…Úprava vychází ze zpracované studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků“ (AQUATIS a.s., 2015), kterou nechalo pro řešení protipovodňových opatření v Brně zpracovat Povodí Moravy. Studie byla dokončena až po vydání dosud platných ZÚR JMK, a proto je potřeba zkoordinovat její řešení s návrhem protipovodňové ochrany na brněnských tocích v ZÚR JMK. Tato opatření mají ve všech případech nadmístní význam, kdy se v Brně pomáhá zachycovat povodňová vlna, která by jinak zasáhla obce ležící níže na toku Svratky (např. Židlochovice). Nejedná se přitom pouze o opatření přímo na tocích (ohrázování, rozšíření koryta, bermy), ale i o související opaření v celé nivě brněnských toků (retenční prostory situované ve vhodných lokalitách pro umožnění rozlivu povodní a tím zpomalení jejich postupu dále po toku, např. poldr Chrlice).*

Podateli je dále známo, že následně byla na zpracována „Územní studie Optimalizace řešení poldru Chrlice“ (AQUATIS, a. s., 09/2017 – dále jen „ÚS“), která dále rozpracovává řešení obsažené ve studii „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků“ (AQUATIS a.s., 2015), ve vztahu ke konkrétnímu navrženému protipovodňovému opatření „poldr Chrlice“. Podatel nechal zpracovat odborné vyjádření Ing. Martina Jakoubka, znalce v oborech Projektování, specializace vodohospodářské stavby, a Stavebnictví, specializace vodohospodářské stavby, ochrana před povodněmi, k výše uvedené ÚS, s názvem „Odborné vyjádření znalce k dokumentaci „Územní studie Optimalizace řešení poldru Chrlice“ (AQUATIS, a. s., 09/2017“ (Zhotovitel AQUATIS, a. s., 09/2017)“ – dále jen „Vyjádření“). Z tohoto odborného vyjádření, které je přílohou a nedílnou součástí těchto připomínek, podatel v těchto svých připomínkách vychází.

Podatel nesouhlasí s vymezením poldru Chrlice v ZÚR JMK, resp. v AZÚR JMK, a to z následujících důvodů:

Jak vyplývá z výkresu A1./I.2 grafické části výroku AZÚR JMK (Výkres ploch a koridorů nadmístního významu), jakož i z citované ÚS, poldr Chrlice (dále jen „poldr“) jako součást protipovodňového opatření POP10, vymezeného v ZÚR JMK, resp. v AZÚR JMK, se má nacházet na jižním okraji města Brna, a to na severozápadním okraji MČ Chrlice, v lokalitě soutoku Ivanovického a Tuřanského potoka.

1. Ohrožení zástavby v případě povodní

Při výskytu povodně může dojít k zaplavení oblasti mezi navrhovaným poldrem a dálnicí D2 v důsledku součinností odtoku z poldru a zpětným vzdutím vody z níže položeného území. Tento závěr vyplývá i z výsledků numerického modelu ustáleného proudění v oblasti soutoku Svitavy a Svratky, který byl zpracován v rámci studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků“, která je jedním z podkladů, na nějž odkazuje odůvodnění AZÚR JMK (str. 176-177 – viz výše).

Jak vyplývá z bodu 3.2 Vyjádření, technické řešení, obsažené v ÚS nevylučuje, že v případě povodně může dojít k ohrožení stability hráze poldru (např. tvorba smykové plochy na svahu při nasycení vodou). Vlivem zatopení dolní vodou může dojít také ke snížení kapacity bezpečnostního přelivu.

Koryto Tuřanského potoka má v nejnižším úseku před zaústěním do Ivanovického potoka malý podélný sklon. V důsledku této skutečnosti dochází při výraznějších srážkových úhrnech (cca 2x ročně) k naplnění koryta vodou a při přívalových deštích dochází k na levém břehu Tuřanského potoka v úseku mezi ulicí K Lázinkám a parkem za Chrlickým zámkem k vylití vody z břehů. Při

výskytu povodňových průtoků na Tuřanském potoce (nebo při výše popsaném krátkodobém vybřežení při přívalových srážkách) hrozí v případě realizace poldru riziko obtoku jeho hráze a zaplavení oblasti na levém břehu.

Dalším problémem by mohla být situace, kdy bude nádrž poldru naplněna, což způsobí zpětné vzdutí vody v korytě Tuřanského potoka a přitékající voda z výše položeného povodí tak bude vytlačena z koryta, tzn. opět hrozí vybřežení vody, obtok hráze a ohrožení stávající zástavby (viz obr. 4 na str. 11 přiloženého Vyjádření).

Majitelé rodinných domů zejména v ulicích Zámecká a K Lázinkám, kteří mají u svých nemovitostí vybudovány studny, by byli kromě výše uvedeného ohroženi jak ztrátami objemu vody v těchto studních při výstavbě poldru, tak v případě povodní v důsledku možného zaplavení či prostupu spodních vod do těchto studní.

Podatel je proto přesvědčen, že samotné vymezení a budoucí umístění poldru v blízkosti obytné zástavby na jeho území je nevhodné.

2. Ohrožení kanalizace

Z ÚS vyplývá, že hlavní hráz poldru by se měla nacházet v místě křížení se stávajícími kanalizačními sběrači FI a FII. Toto řešení je však jen obtížně technicky proveditelné a zároveň představuje vysoké riziko spojené s poškozením či havárií hráze poldru. Umístění obetonovaného potrubí kanalizace do tělesa hráze znemožní jeho případnou opravu či výměnu bez narušení hráze. Při povodňové situaci může docházet k tlakovému proudění v potrubí (zejména v souvislosti s nátokem vody z nádrže do sběrače vlivem netěsností). V takovém případě jsou nároky na těsnost jednotlivých prvků extrémní.

Průsaky a hydrodynamické jevy včetně hydraulických rázů v potrubí procházejícím sypanou hrází poldru mohou negativně ovlivnit její stabilitu. Obetonované potrubí sběrače bude v sypané hrázi a její navrhované těsnící stěně vytvářet nehomogenitu. Při sedání konstrukce může dále dojít k tvorbě preferenčních cest průsaků podél betonových konstrukcí (resp. obetonovaného potrubí). Na trase sběrače lze také očekávat různou míru přetvoření (sedání) konstrukce v obetonovaných úsecích pod hrázích a v neobetonovaných úsecích před a za profilem hráze.

Zajistit těsnost kanalizačních potrubí a revizních šachet v rozsahu zátopy poldru bude provozně značně problematické až prakticky neřešitelné, neboť sběrač FII byl realizován v 70. letech a lze tedy předpokládat, že nebude zcela v technicky vyhovujícím stavu a najisto nemůže fungovat jako vodotěsná konstrukce (při maximální hladině zcela ponořená).

Revizní šachty (cca 45 ks v zátopě) se nachází na obhospodařovávaných polnostech, kde může dále dojít k poškození zhlaví skruží (např. nárazem) při manipulaci s těžkou zemědělskou technikou v jejich dosahu. Jakákoliv dílčí netěsnost, která nemá podstatný vliv na spolehlivý provoz kanalizace v běžném provozu, může způsobit havarijní stav při povodni.

Dle názoru znalce (viz str. 9 Vyjádření) je trasa přeložky sběrače F01 v ÚS, umístěná podélně v hrázi a spojná šachta tohoto sběrače se sběračem FI (taktéž v tělese sypané hráze), navržena nevhodně, v rozporu s § 6 odst. 10 vyhlášky č. 590/2002 Sb., o technických požadavcích na vodní díla, a s příslušnými ČSN. Spojná šachta je zde sice navržena pro možnost přečerpávání vod z kanalizace, návrh je však proveden na úkor bezpečnosti díla. Navrhované řešení (ponechání stok v zátopě a v hrázi poldru) je extrémně rizikové a nestandardní. Znalci není známa podobná stavba v ČR ani v zahraničí, kde je stavba ve střetu (bez přeložky) s páteřním kanalizačním sběračem, který by procházel zátopou a současně by procházel příčně i podélně pod sypanou hrází.

V důsledku skutečností uvedených výše ad. 1 může dále docházet v případě povodní či přívalových dešťů k zahlcení dešťových kanalizací zejména v ulice Blümlova v blízkosti Tuřanského potoka.

Navrhovaný záměr poldru je bez vypořádání výše uvedených otázek neproveditelný, mj. i proto, že není bezpečně provozovatelný.

3. Možné střety z hlediska dopravní a technické infrastruktury

ÚS navrhuje přeložky a opatření na stávajících sítích technické infrastruktury, které jsou ve střetu s navrhovanými objekty, jež jsou součástí poldru, případně s důsledky zátopy. Z ÚS však není patrné,

zda byl záměr projednán s provozovateli stávajících dotčených sítí. Bez souhlasných stanovisek provozovatelů stávající technické infrastruktury a důkazu proveditelnosti záměru není možné plochy pro záměr stabilizovat v rámci ÚPD, tedy ani v ZÚR JMK, resp. v AZÚR JMK.

Podatel dále namítá, že v případě umístění vozovky na hrázi na ulici Zámecká dále dojde ke zvýšení hluku z dopravy v okolní obytné zástavbě, což není v ZÚR JMK ani v AZÚR JMK nijak reflektováno.

Závěr:

Ani na úrovni podrobnosti ÚS není dle Vyjádření znalce záměr poldru řešen v dostatečném rozsahu tak, aby byla jednoznačně potvrzena jeho realizovatelnost. Ani ÚS tedy není dostatečným podkladem pro vymezení všech plochy pro záměr poldru v ÚPD, tedy ani v ZÚR JMK. ZÚR JMK ani AZÚR JMK přitom neodkazuje na žádný jiný podklad, který by se realizovatelností uvedeného záměru zabýval.

V rozsudku ve věci sp. zn. 1 Ao 7/2011 Nejvyšší správní soud odmítl jako nesprávný *„přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat 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. 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 zatížení 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.“* Vymezení poldru v ZÚR JMK, resp. v AZÚR JMK, těmto požadavkům nevyhovuje.

Před vymezením plochy poldru v ZÚR JMK je nezbytné vyřešit výše, resp. ve Vyjádření popsané problémy, zejména otázku umístění a provozování kanalizačních sběračů v zátopě a v tělese hráze, přeložek dotčených sítí technické infrastruktury, střetu kanalizačních sběračů s hrází atd.

Zejména je pak nezbytné prověřit realizovatelnost záměru s ohledem na riziko zaplavení hráze a související ovlivnění kapacity výpustného zařízení a bezpečnostního přelivu při tomto stavu, jakož i na další aspekty rizika ohrožení obytné zástavby, včetně nemovitostí podatele, v případě povodní, jak jsou popsána výše v bodě 1. těchto připomínek.

Bez splnění těchto požadavků je vymezení záměru poldru v ZÚR JMK, resp. AZÚR JMK, v rozporu se základními cíli územního plánování dle § 18 odst. 1 a 2 a § 19 odst. 1 stavebního zákona, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, jakož i s požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Podatel rovněž poukazuje na požadavek na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území, a to s ohledem na předpokládanou výši investičních nákladů na provedení záměru. V této souvislosti by mělo být prověřeno, zda se stavbu poldru s ohledem na výše uvedené problémy vyplatí realizovat.

Zároveň lze z výše uvedených důvodů pochybovat o souladu vymezení záměru poldru v ZÚR JMK, resp. AZÚR JMK, s cíli ochrany vod podle § 23a odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, zejména s cílem zamezení zhoršení stavu všech útvarů těchto vod, jakož i s povinností předcházet povodňovým rizikům (§ 64a vodního zákona).

Ze všech výše uvedených důvodů podatel s vymezením plochy pro záměr poldru v ZÚR JMK, resp. v AZÚR JMK nesouhlasí, požaduje prověření všech výše uvedených námitek a v případě jejich důvodnosti vypuštění plochy pro záměr poldru Chrlice ze ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel posoudil podání ve vztahu k projednávanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K nesouhlasu s vymezením poldru Chrlice a k důvodům dále rozváděným v odůvodnění připomínky, a to *„ohrožení zástavby v případě povodní“*, *„ohrožení kanalizace“* a *„možné střety z hlediska dopravní a technické infrastruktury“* sám podatel uvádí, že vychází z odborného vyjádření Ing. Martina Jakoubka, znalce v oborech „Projektování - specializace vodohospodářské stavby“ a „Stavebnictví – specializace vodohospodářské stavby a ochrana před povodněmi“. Z toho jednoznačně vyplývá, že se jedná o odborné vyjádření znalce na úrovni projektové přípravy staveb a nikoli znalce majícího autorizaci pro zpracování územní studie či územně plánovací dokumentace ve smyslu stavebního zákona. Nejedná se tedy o připomínky vůči projednávanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, nýbrž k podatelem uváděné studii. Argumenty podatele vycházejí ze znaleckého posudku předmětné studie jednoznačně zpochybňují odborné podklady zpracované k poldru Chrlice.

Argumenty podatele vážící se k *ohrožení zástavby v případě povodní“*, *„ohrožení kanalizace“* a *„možné střety z hlediska dopravní a technické infrastruktury“* tedy směřují do úrovně projektové přípravy stavby, které vůči územně plánovací dokumentaci na úrovni kraje nejsou relevantní.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje (PÚR), v zásadách územního rozvoje (ZÚR), přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu (ÚP), až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Zásady územního rozvoje a jejich aktualizace jsou koncepčním dokumentem územního plánování, který stanovuje základní zásady pro uspořádání a využití území Jihomoravského kraje. Vymezením ploch a koridorů chrání části území, která jsou určena pro záměry nadmístního významu a to v mapovém měřítku 1 : 100 000. ZÚR JMK ani jejich aktualizace stavby neumisťují ani nestanovují technická řešení. To náleží navazujícím řízením, pro která se zpracovává projektová dokumentace stavby (pro území řízení či stavební povolení).

V tomto konkrétním případě znění bodu (247) textové části ZÚR JMK vážící se k opatření POP10 nebylo Aktualizací č. 1 ZÚR JMK měněno. V grafické části návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK upřesnil schématické vymezení plochy POP10 pro opatření na hlavních brněnských tocích a to na základě aktuálního podkladu poskytnutého státním podnikem Povodí Moravy, který zajišťuje správu, provoz a údržbu vodních toků a vodohospodářských objektů v povodí Moravy.

Tato informace je uvedena v předmětné části Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK (dále „Odůvodnění“), kterou však již podatel opomenul citovat ve svém podání, tj. pasáž na str. 177 Odůvodnění, kde je uvedeno: *„Rozsah záměru POP10 byl upraven dle výsledků konzultací a podle aktuálního podkladu získaného od Povodí Moravy (2019), který byl vytvořen na základě zpracované studie přírodě blízkých opatření a na základě aktuální přípravy v území.“*

Z návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je rovněž zřejmé, že poldr Chrlice nebyl doplněn ani do výčtu poldrů sledovaných jako technická protipovodňová opatření v bodech (250) až (257) textové části ZÚR JMK.

K výše uvedenému považujeme za důvodné uvést, že studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků“ (AQUATIS a.s., 2015), kterou nechalo pro řešení protipovodňových opatření v Brně zpracovat Povodí Moravy byla dokončena až po vydání dosud platných ZÚR JMK. V Odůvodnění, je dále uvedeno vysvětlení, že *„v ní obsažená opatření mají nadmístní význam, kdy se v Brně pomáhá zachycovat povodňová vlna, která by jinak zasáhla obce ležící níže na toku Svratky*

(např. Židlochovice). Nejedná se přitom pouze o opatření přímo na tocích (ohrázování, rozšíření koryta, bermy), ale i o související opaření v celé nivě brněnských toků (retenční prostory situované ve vhodných lokalitách pro umožnění rozlivu povodní a tím zpomalení jejich postupu dále po toku, např. poldr Chrlice).“ Poldr Chrlice je tedy v Odůvodnění uveden jako jeden z příkladů těchto opatření. Nic více a nic méně.

Návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je upravováno vymezení plochy nadmístního významu POP10 „Opatření na hlavních brněnských tocích“ v rámci níž bude záměr vymezen a umístěn v následujících řízeních. Na konkrétní řešení poldru navržené „Územní studií Optimalizace řešení poldru Chrlice“ lze pohlížet jako na řešení možné, ne však řešení již rozhodnuté.

Z výše uvedeného vyplývá, že konkrétní potřeby v území bude možno zohlednit v navazujících řízeních při přípravě konkrétní stavby, kdy bude mít MČ Brno-Chrlice možnost uplatňovat relevantní požadavky vůči nositeli záměru, tj. při přípravě jeho realizace.

Závěrem pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit, že navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (25) „Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod...“ a návazně na to naplňuje i prioritu ZÚR JMK uvedeno v bodě (18) „Vytvářet územní podmínky pro preventivní ochranu území před přírodními katastrofami (záplavy, eroze, sesuvy, sucho apod.) a potenciálními riziky s cílem minimalizovat rozsah případných škod z působení přírodních sil v území (viz str. 177 Odůvodnění).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Poř. číslo	**P03** **P04** **P05**	Datum	16.06.2020 16.06.2020 16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 83434/2020** **JMK 83392/2020** **JMK 83516/2020**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Městská část Brno-Bosonohy / 44992785 Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z.s. / 26986043 Městská část Brno – Kníničky / 44992785–14			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Miroslav Sojka, starosta Ing. Štefan Friča, předseda spolku Lenka Inštanová, starostka			
		Adresa / sídlo		Bosonožské náměstí 74/1, 642 00 Brno Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko Nová 11, 635 00 Brno			

Připomínky proti návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR JMK**“). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020.

Podatel jako městská část města Brna, dotčená tímto návrhem po projednání v Zastupitelstvu MČ dne 15.6.2020 podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „***stavební zákon***“), k návrhu ZÚR JMK následující **připomínky:**

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Připomínka č. 1 podání P03, P04 a P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 1

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa".

Obsah připomínky:

Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Odůvodnění připomínky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 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. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, 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. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „**ZÚR JMK**") byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace **43**"), a to tzv. „bystrcká/německá" varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**") a tzv. optimalizovaná varianta – západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná varianta**").

Výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"*. Cílem územní studie mělo být podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a na území města Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Územní studie byla zpracována v letech 2017 - 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa"* (dále jen „**Územní studie**"), jejímž výsledkem bylo odmítnutí všech variant „obchvatu města Brna" a doporučení dvou subvariant Bystrcké varianty. (D.3 a S.1). Následně dodatkem předmětné studie byla navržena ještě varianta třetí, S.10, zpracovateli označená jako tzv. varianta „poučená".

Po zpracování Územní studie pořizovatel zpracoval Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 (dále jen návrh Zprávy). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení se závěrem zpracovat AZÚR JMK. V kapitole F. tohoto návrhu Zprávy pořizovatel formuloval „zadání" pro AZÚR JMK, do nějž převzal výsledky studie. Tento postup je nesprávný, protože územní studie je pouze podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, nikoliv však podkladem závazným, a nelze proto bez dalšího přebírat do územně plánovací dokumentace „rozhodnutí", resp. „výběr varianty", učiněný v územní studii. Tímto způsobem proto nebylo možné odmítnout variantu „obchvatu Brna".

Platí totiž, že *„Územní studie nemůže být nikdy závazným podkladem pro rozhodování, neboť jde o odborný podklad, který nebyl projednán s dotčenými subjekty a schválen žádným k tomu příslušným orgánem. Tak jako je tomu dosud, je možné studii využít k prokázání proveditelnosti záměru v území bez ohrožení dalších zájmů. Nikoliv však jako důkaz opaku – rozpor záměru se studií nemůže být bez dalšího důvodem k jeho neschválení, jen je třeba posoudit jej na základě dalších podkladů*."[1]

Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.

Proběhlo tak nezákonně odmítnutí jedné z variant, tedy i výběr variant. Nebylo přitom postupováno podle § 38 odst. 2 stavebního zákona. Zastupitelé byli písemně informování, že provádějí úkon podle § 42 odst. 3 stavebního zákona.

Tím, že tento dokument s byl takto nezákonně schválen zastupitelstvem kraje a byl jím takto nezákoně proveden výběr varianty bystrcké/německé (a tedy odmítnuta varianta „optimalziovaná") došlo k zatížení celého procesu vážnou právní vadou, a tedy celé návazné pořizováni AZÚR je v rozporu s právními předpisy.

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK.

Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu", zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké – varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla.

Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná" koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zapracována do návrhu AZÚR na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR

JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: *„Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru.* ***V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů.*** *Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny.* ***Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému") posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami.*** *Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona."* (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z nějž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflektuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: *„**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržená v rámci A1 ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie** nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno", tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10**."* Obdobně se v části řešící návrh „Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)" (str. 150) uvádí: *„Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43."* K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: *„Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká", „Bítýšská" a „Optimalizovaná MŽP" byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podmínily podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní*

rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP", která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43" (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43" se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43"."

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS") konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace *„nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality.* ***Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna****, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území."* Úrovně zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflektuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám, a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

[1] Viz vyjádření předsedy Nejvyššího správního soudu, JUDr. M. Mazance ze dne 23. 12. 2019, č.j. Sleg 244/2019, zaslané ministryni pro místní rozvoj.

Připomínka č. 2 podání P03, P04 a P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 2

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa".

Obsah připomínky:

Vady Územní studie

Odůvodnění připomínky:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsaných vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbývá než napadat vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nereflektoval. [redacted] přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti. Podle [redacted] je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že *„Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS)."* Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede [redacted] k závěru, že *"popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí."* Dále je upozorňováno na skutečnost, že *„popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách."* Vše výše uvedené

vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané *„Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování“* není vypořádáním vnesených v expertním posouzení. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. Ani jediná návazná a závěrečná zdánlivě konkrétní věta z vyjádření MŽP *„Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší“* není konkrétním vypořádáním expertního posouzení. Expertní posouzení takto zůstává v platnosti, identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny a zatěžují celý návazný proces vážnou vadou. Vyjádření zpracovatele odborně napadeného za svůj produkt, tedy osoby mající zájem na věci samé, a tedy osoby podjaté, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. Protože je vadná rozptylová studie, je vadný zde provedený výběr variant a je vadná územní studie jako celek. Vzhledem k výše identifikovaným vazbám územní studie a pořizování návrhu AZÚR je tedy vadný i celý Návrh AZÚR.

K obdobným závěrům dospívá i [redacted] v expertním posouzení označeném *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“* (říjen, 2019). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami [redacted] k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. [redacted] rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené [redacted] shrnuje, že: *„Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.“* [redacted] proto dospívá k závěru, že *„celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty“.*

Na expertní posouzení [redacted] pořizovatel nereagoval žádným z možných způsobů. První z možných způsobů, tj. nápravu neprovedl. Druhý možný způsob, tj. plné popření vysoce kritického expertního posouzení renomovaným odborníkem také neprovedl. Vyjádření zpracovatele odborně napadeného za svůj produkt, tedy osoby mající zájem na věci samé a tedy osoby podjaté, nemůže být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Hluková studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. Protože je vadná rozptylová studie, je vadný zde provedený výběr variant a je vadná územní studie jako celek. Vzhledem k výše identifikovaným vazbám územní studie a pořizování návrhu AZÚR je tedy vadný i celý Návrh AZÚR.

Lze tedy shrnout, že zásadní vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům

o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43.** Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,

- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),

- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti,

- doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísňování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci *„Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického"* používá jako základní pojem termín *„dopravní účinnost"*, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela **nepřezkoumatelnými**.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JKM. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz připomínku č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce č veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)

- Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)

Připomínka č. 3 podání P03, P04 a P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 3

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa".

Obsah připomínky:

Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Odůvodnění připomínky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „**Zpráva**"). V rámci přípravy Zprávy vzneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, však nebyly při zpracování návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek při novém vymezování ploch a koridorů v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;

- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejpřijatelnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy *„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.“* (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 – 43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek čj. 1 Ao 7/2011 – 526, bod 130) tedy podle NSS neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 Aos 1/2012 – 105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat**.

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, *„ve které se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.“* (zdůraznění navrhovatelé“). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternatívy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplňuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji připomínku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Připomínka č. 4 podání P03, P04 a P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 4

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah připomínky:

Nedostatky vyhodnocení SEA

Odůvodnění připomínky:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejích jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí* (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako*

jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK. V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. ***Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.“***

Je tedy evidentní, že SEA je opět nerozlučně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji připomínku č. 2). Dále je ve Vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují „komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v připomínce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustická studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení

Provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 159 Vyhodnocení SEA, v části *A.6.2.1. Vlivy na ovzduší a klima,* je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že *„záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel“*. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako *„záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,“* je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části

vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: *„Naplňováním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezatížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován –* ***protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení****), opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečností opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd."* Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: *„Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele****. V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací)****, nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území."*

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umisťovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření", jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením" sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná**, **resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna**. To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdlouhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzením všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Připomínka č. 5 podání P03, P04 a P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 5

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa".

Obsah připomínky:

Vady stanovisek KHS a MŽP

Odůvodnění připomínky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „**KHS**") dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že *„posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatíženi, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd .), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,"* je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic" a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena, pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že *„není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy."*

S ohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznáší požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné**.

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflektuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel*". S tímto rozporem se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Připomínka č. 6 podání P03, P04 a P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 6

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Obsah připomínky:

Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Odůvodnění připomínky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim –Lysice má být *„vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna**. (…) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43" v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace.* (…) *Navrhovaný koridor „43" v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...", dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především 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. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) **sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí**."*

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části *RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim* (str. 183) omezuje na tvrzení, že *„ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP", která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou)."*

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je spojena s celou řadu zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1. Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení"

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlučnosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky"), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navyšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavlečením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní" ochranu proti nadlimitní hlučnosti „například" pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí" komunikací (viz též výše námitku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice" v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor silnice I/43 s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, zachování prostupnosti krajiny;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím;
- v rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují *„k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území."*

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlečení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně

finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných" opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn . 1 Ao 7/2011 NSS odmítl *„přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat 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. 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 zatížení 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 salamislicing (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."* Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření", u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní" řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2. Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neprověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování."

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43" na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice" v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny. Neuvádí ovšem způsob, jak má

být zajištěno splnění kteréhokoliv z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehrady.

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem, aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes správní území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZUR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteřní a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

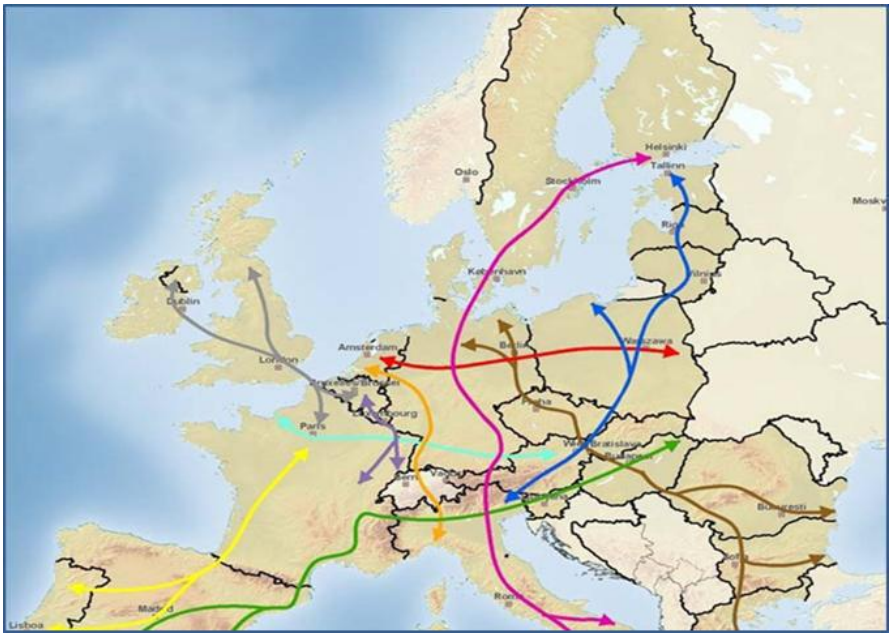
Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „**MÚK**“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahují veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské sítě TEN-T platí „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava - Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: *„K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov)*

pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace." (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s transitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlečena.

V tomto kontextu lze dále zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada - Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada - Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „*Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje" (HBH Projekt, 06/2014*)[1]" (dále jen „**Studie**" - dostupná na http://www.krjihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány" do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž „*Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě*." Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN-T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní části Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko–polských hranic u města Walzbrych je stavena dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobilá odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobilá dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území. Tento postup pořizovatele je rovněž v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, *že „podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu D43 zpracován [redacted] autorizovaný dokument nazvaný „Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK [tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ] jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted] z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 43 pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově vyloučena.

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava. Požadujeme před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém území a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

[1] *„Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje*" (HBH Projekt spol. s r.o., 2014)" – dostupný na http://www.krjihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2

Připomínka č. 7 podání P03 a P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 7

Území města Kuřimi a jeho okolí

Obsah připomínky:

Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Odůvodnění připomínky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZUR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)" (str. 154-155) uvádí: *„Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43", ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43" k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43" jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. (…) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (…) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také* ***požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi****. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie" (PK OSSENDORF s. r.o., 2016)."*

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: *„Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (…) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č1 ZÚR JMK (podrobně*

viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek, a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitní dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transitní dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobilá podstatně ulehčit zátěži v území.

Připomínka č. 8 podání P03 a P05 a č. 10 podání P04

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 8
Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah připomínky:
Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Odůvodnění připomínky:
Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující

protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu."

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celkové realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření" ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Připomínka č. 9 podání P03 a P05 a č. 11 podání P04

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 9
Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Obsah připomínky:
Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Odůvodnění připomínky:
Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: *„Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území."*

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Komunikace 43 je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Připomínka č. 10 podání P03 a P05 a č. 12 podání P04

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 10

Obsah připomínky:
Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR – nepřiměřeně krátká lhůta

Odůvodnění připomínky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR JMK pak čítá 1 404 stran v 28 textových souborech. Souběhem procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech. Pořizování územního plánu Brna se dotýká cca 400 000 občanů, obyvatel města Brna a dalších tisíců občanů Jihomoravského kraje, kteří nejsou občany Brna, ale mají zde své majetky. V této situaci se tedy souběh veřejného projednávání návrhu ÚP Brna a návrhu AZÚR týkal mimořádně vysokého počtu občanů a toto nepochybně byla zřetelu hodná věc.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JKM vzato v úvahu a participativní fáze nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námitky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož

i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů. Ke zveřejnění návrhu došlo v době nouzového stavu, který trval až do 18. 5. 2020. Nejen v době nouzového stavu, ale i době návazné bylo velmi obtížné až nemožné, aby občané využili svých práv, specificky práva být zástupcem veřejnosti nebo se nechat zastupovat zástupcem veřejnosti. V obou těchto situacích se jedná o osobní kontakty mezi lidmi, což bylo v době nouzového stavu omezeno a pro některé skupiny zdravotně ohrožených občanů, tedy občanů starších 65 let a občanů s různými morbiditami. Veřejné projednání tedy nemohlo probíhat po dobu od 7. 5. 2020 do 18. 5. 2020, tedy 11 dnů. Nemohla tak být splněna ani minimální zákonná lhůta.

Lze jistě odkázat na římskoprávní zásadu *vigilantibus iura scripta sunt*, tedy že „*Právo patří bdělým, nechť každý střeží svá práva*“. Je-li tato povinnost kladena na občana, pak nelze přehlédnout, že **v právním státě nesmí být konáno tak, aby občanovi bylo orgány státní správy ztěžováno nebo znemožňováno toto jeho právo naplňovat, a tím si plnit svoji povinnost**.

Formálním aspektem práva občana **účastnit** se řízení o návrhu územně plánovací dokumentace není předmět tohoto práva vyčerpán. Smysluplná účast občana v řízení o návrhu územně plánovací dokumentace nepochybně požaduje, aby se občan se zveřejněným návrhem **věcně seznámil**. Občan má totiž nejen právo se vyjadřovat, nýbrž je zde i **materiální aspekt**, a to **právo se vyjadřovat k věci**. Aby mohl obviněný toto své právo plně realizovat, **musí přesně vědět, k čemu se vlastně má vyjadřovat, tedy musí mu být dána k tomu reálná možnost**. Aby se občan mohl s projednávanou matérií adekvátně seznámit, je tedy m.j. nutné, aby mu k tomu byla dána **přiměřená lhůta**.

Při stanovování lhůty a posuzování její přiměřenosti je nutné reálně hodnotit jak možnosti běžného občana, tak existenci podmínek, které v době lhůty by mohly omezovat využití doby vymezené lhůtou.

Lze poukázat na to, že v obecné úrovni pro stanovování lhůty se uplatní ust. § 39 odst. 1 správního řádu: „*Správní orgán účastníkovi určí **přiměřenou** lhůtu k provedení úkonu, pokud ji nestanoví zákon a je-li toho zapotřebí**. Určením lhůty nesmí být ohrožen účel řízení ani porušena rovnost účastníků***“.

V případě projednávání návrhu územně plánovací dokumentace je pro stanovení této lhůty nutno vzít v úvahu i stavební zákon jako *lex specialis* ke správnímu řádu. Ke lhůtě pro řízení o návrhu územního plánu obce nebo návrhu změny územního plánu obce je v ust. § 52 odst. 1 stavebního zákona uvedeno „*Upravený a posouzený návrh územního plánu, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává, a oznámení o konání veřejného projednání pořizovatel doručí veřejnou vyhláškou. Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení*“ a v odst. 3 cit. ust. je dále doplněno „*Nejpozději do 7 dnů ode dne veřejného projednání může každý uplatnit své připomínky a dotčené osoby podle odstavce 2 námitky, ve kterých musí uvést odůvodnění, údaje podle katastru nemovitostí dokladující dotčená práva a vymezit území dotčené námitkou*.“

Ke lhůtě pro řízení o návrhu krajské územně plánovací dokumentace, tedy zásad územního rozvoje (ZÚR) nebo aktualizace územního rozvoj (AZÚR) je analogicky v ust. § 39 odst. 1 stavebního zákona uvedeno „*Upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a oznámení o konání veřejného projednání krajský úřad doručí veřejnou vyhláškou. Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení.*“ a v odst. 2 cit. ust. je pak doplněno „*Upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a oznámení o konání veřejného projednání krajský úřad doručí veřejnou vyhláškou. Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení*.“

V obou případech je zde tedy stanoveno, že ode dne zveřejnění veřejné vyhlášky až do posledního dne, kdy je možno podat námitky a připomínky, musí uplynout **nejméně** 15 + 15 + 7 dní, tedy **nejméně 37 dnů**.

Jak je tedy z dikce zákona zřejmé, stavební zákon **pouze upřesnil některé procesní aspekty, ale neobsahuje komplexní úpravu předmětné lhůty**, **neboť např. zcela konkrétně nestanoví její pevnou délku v počtu dnů**.

Nebylo tedy vyprázdněno ust. § 39 odst. 1 správního řádu, ale naopak správní řád se subsidiárně použije ke stanovení lhůty. (Lze poukázat i na obecné ustanovení v ust. § 192 stavebního zákona, kde se v odst. 1 stanoví, že „*Na postupy a řízení se použijí ustanovení správního řádu, pokud tento zákon nestanoví jinak*.“)

Také nejsou stavebním zákonem vyprázdněna ust. §§ 2 – 8 správního řádu o základních zásadách činnosti správních orgánů, tedy i např. ust. § 4 odst. 1 „*Veřejná správa je **službou veřejnosti**. Každý, kdo plní úkoly vyplývající z působnosti správního orgánu, má povinnost se k dotčeným osobám chovat zdvořile a podle možností jim vycházet vstříc*.“, odst. 3 cit. ust., tj. „*Správní orgán s **dostatečným předstihem** uvědomí dotčené osoby o úkonu, který učiní, je-li to potřebné k hájení jejich práv a neohrozí-li to účel úkonu*.“ a odst. 4 cit. ust., tj. „*Správní orgán umožní dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy*.“

Dále pak se uplatní ust. § 7 odst. 1 „*Dotčené osoby mají při uplatňování svých procesních práv **rovné postavení**. Správní orgán postupuje vůči dotčeným osobám nestranně a vyžaduje od všech dotčených osob plnění jejich procesních povinností rovnou měrou*.“ a odst. 2 „*Tam, kde by rovnost dotčených osob mohla být ohrožena, správní orgán učiní opatření potřebná k jejímu zajištění*.“

Současně se uplatní i ust § 8 odst. 1 „***Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby**. …*“. Na toto ust. lze nazírat i jako na **povinnost** správních orgánů mít znalost o probíhajících postupech, které jsou věcně propojené, tedy i pořizování ÚP obcí a nadřazené územně plánovací dokumentace, tj. ZÚR kraje. V dané věci je nepochybné, že krajský úřad JMK je o projednávání návrhu ÚP a lhůtách tohoto projednávání informován, protože vykonává roli nadřízeného orgánu územního plánování a byl v daném případě také adresátem veřejné vyhlášky města Brna, jak ze dne 23. 3. 2020, tak nové veřejné vyhlášky zveřejněné dne 1. 4. 2020.

Z výše uvedeného je zřejmé, že při stanovení lhůty k projednávání, a to jak z hlediska **délky** lhůty, tak **počátku** běhu lhůty (což oboje rozhoduje správní orgán veřejnou vyhláškou), je nutné při řízení o návrhu územně plánovací dokumentace vzít v úvahu všechny konkrétní **okolnosti případu**. Délka lhůty tedy musí být stanovena jako **přiměřená** vzhledem k **obsažnosti** projednávaného návrhu územně plánovací dokumentace a jeho **složitosti**. Současně by správní úřad neměl připustit vznik situace, kdy o stejných právech občanů budou souběžně probíhat dvě velmi náročná správní řízení.

Toto vše bylo porušeno vyhláškou krajského úřadu.

K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009, č.j. 2 As 25/2009 – 63, kde je v bodě [20] uvedeno: „***Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů**. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, sp. zn. 7 A 198/2000, „**(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta** k nahlédnutí do spisu (§ 23 a § 27 spr. ř.), a **v důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva** žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.)“*.“ (zvýraznění podatel).

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 – 400, kde je uvedeno: „*s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která **konstantně dovozuje, že přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke***

***konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost**, vázanost na určitý proces apod. **Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu.** Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013 - 38: „Jestliže **se jedná o poměrně složitou věc, je nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům**, případně dalším osobám (…).*“(zvýraznění podatel).

Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526v němž se mj. uvádí, že, „*Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž **právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně jedné a veřejností na straně druhé***.“ Plnohodnotným naplněním požadavku na „**dialog**“ veřejnosti s úředními osobami stěží je situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: „*Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. **Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy** [přiměřeně srov. nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80/2011 Sb.), http://nalus.usoud.cz].*“ (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „*Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsaných základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. **Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] - [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace***.“ (zvýraznění podatel).

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že *„stanovený termín veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“*. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: *„S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného*

území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK posunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá."

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.
Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Připomínka č. 11 podání P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 11

Obsah připomínky:
Provedení veřejného projednání při podané námitce systémové podjatosti

Odůvodnění připomínky:

V průběhu řízení byla podána námitka systémové podjatosti. Krajský úřad na ni nereagoval a na veřejném jednání dne 9. 6. 2020 vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu provedla veřejné projednání a pouze v úvodu uvedla: „*A dalším podnětem, který přišel, to je námitka podjatosti, která je vznesena proti krajskému úřadu a tam jsme toho názoru, že správní řád vyloženě vybízí k vyloučení osob z těch úkonů, které by mohly ovlivnit veřejné projednání. Jsme toho názoru, že žádný z úkonů, který dnes děláme, činíme, nevede a neovlivňuje výsledek veřejného projednání*". Prohlášení o tom, že úředník, proti kterému byla vznesena námitka podjatosti, dál vykonává úkony ve věci, kde námitka padla, a to aniž by nadřízený orgán o nepodjatosti rozhodl je nepřípustné. Judikatura přitom dokládá, že například konání tzv. společného jednání o návrhu územního plánu není úkonem, který nesnese odkladu a není možné jej tedy provádět.

Námitka systémové podjatosti přitom v odůvodnění uvedla, že ze souvislostí je zřejmé, že dochází k nepřípustnému politickému tlaku na orgány státní správy, aby byl splněn nikoliv zákonný úkol pořízení Aktualizace ZÚR JMK bez vad a v plné kvalitě, **ale že je sledován zcela prioritně a za každou cenu politický cíl schválit návrh Aktualizace ZÚR JMK před krajskými volbami v říjnu 2020**. To je opakovaná situace, která už nastala v roce 2016, kdy za politického „vedení" hejtmana Haška byl návrh ZÚR JMK schvalován pouhé dva dny před krajskými volbami a dopadlo to ke škodě územního plánování v JMK tak, že místo úplného návrhu ZÚR JMK s úplným vymezením páteřní silniční infrastruktury byl schválen návrh tak neúplný, že k dnešnímu dni, po čtyřech letech zpoždění, ještě stále probíhá postup jeho doplňování a problémy přetrvávají.

Politický tlak je takto možno doložit i absurdním vyhlašováním lhůty na řízení o Aktualizaci ZÚR v době nouzového stavu, přičemž již 20 let pořizovaná a doposud nedokončená územně plánovací dokumentace pro celé území kraje a s plným vymezením i páteřní silniční infrastruktury sama o sobě nemohla být důvodem pro tento pokus o absurdní urychlování.

Tak, jak je tato územně plánovací dokumentace dlouhodobě léta opožděná, nemohlo být legitimním důvodem pro státní správu nerespektovat nouzový stav a pokoušet se urychlit pořizování léta opožděné dokumentace o pár týdnů nebo několik málo měsíců.

Připomínka č. 12 podání P05

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 12

Obsah připomínky:
Střet zájmů projektanta územní studie a návrhu AZÚR

Odůvodnění připomínky:

Je jistě nepřípustné, aby klíčovou územně plánovací dokumentaci a klíčovou územní studii zpracovávali projektanti, kde je riziko střetu zájmů. Věc se jeví tak, že k situaci s rizikem střetu zájmů pro pořizování předmětné územní studie a pro pořizování návrhu AZÚR zjevně dochází.

Osoby, u kterých se jeví existence rizika střetu zájmů, jsou projektanti uvedených klíčových dokumentů kraje konající za obchodní firmu knesl kynčl architekti s.r.o. (dříve KNESL+KYNČL s.r.o.), IČ 47912481, se sídlem Šumavská 416/15, Ponava, 602 00 Brno.

Je nepochybné, že když je architekt vázán smluvně s klientem, v daném případě se soukromým developerem, je povinen na 100 % hájit soukromé zájmy klienta a **nemůže tedy být nestranným zpracovatelem žádné zakázky z oblasti územního plánování ve stejné oblasti**. Tak je tomu nepochybně v daném případě, kdy zájmové území soukromého klienta má přímý překryv s plochou, pro kterou architekti řeší úkoly územního plánování. V daném případě úroveň úspěchu/finančního výnosu projektu soukromého investora závisí na územním plánování, a to nejen v úzkém pohledu plochy jeho záměru, ale ve zde sledované věci dokonce i v širších vztazích, tj. v nadmístním měřítku. V popsané situaci tedy vždy existuje reálné riziko střetu zájmů soukromých a veřejných, tj. situace, které se má architekt povinnost vyvarovat a vždy jí předcházet. V dané situaci se navíc neuplatní jen střet zájmů dopadající na druhého klienta – zde samosprávný celek (JMK nebo i město Kuřim), ale vhledem k tomu, že samosprávný celek má povinnost nestranně naplňovat zájmy veřejné, pak je v těchto případech nutno také předcházet vzniku střetu zájmů ve vztahu ke společnosti, tj. také k tzv. dotčené veřejnosti. Zájmy soukromého investora vždy jsou a vždy zůstanou zájmy soukromými, tedy bez dalšího v možném střetu se zájmy veřejnosti dotčené procesy územního plánování. Jakmile je architekt smluvně vázán soukromému investorovi, je tím také v možném střetu zájmů ve vztahu ke společnosti a je zcela nepřípustné, aby vypracovával jakékoliv podkladové dokumenty, na základě kterých by se následně rozhodovalo o žádostech soukromého investora, jemuž je architekt smluvně vázán. Pokud tedy architekti dlouhodobě (a i v současnosti) jsou smluvně vázáni soukromému investorovi, pak pro území, kde má soukromý investor lokalizovány záměry odborně řešené architekty a potřebuje dosáhnout vydání územních rozhodnutí, jsou architekti nepochybně ve střetu zájmů, když se podílí na zpracování veřejných dokumentů jako územně-plánovací podklady, územní plán obce a zásady územního rozvoje kraje. Všechny tyto dokumenty totiž spadají do kategorie „podkladů pro rozhodnutí".

Jak je zřejmé z veřejně dostupných zdrojů, dne 10. 03. 2017 bylo zadavatelem, kterým je JMK, zahájeno zadávací řízení ve věci veřejné zakázky s názvem: *Územní studie a Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje*. Předmětem plnění veřejné zakázky byly **dvě** oddělené smlouvy, a to jedna na zpracování „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" a druhá na nyní probíhající zpracování ***„Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje*" (AZÚR JMK)**. Nabídku bylo možné podat do 26. 04. 2017. Jednalo se o nadlimitní veřejnou zakázku s předpokládanou hodnotou 15 000 000 Kč bez DPH. Vybraným dodavatelem se stala společnost **knesl kynčl architekti s.r.o**.[3]. Smlouva o dílo s názvem "**Aktualizace ZÚR JMK**" mezi knesl kynčl architekti s.r.o. a JMK pak byla uzavřena v červnu 2017 [4]Z webových stránek společnosti knesl kynčl architekti s.r.o. je zároveň zřejmá činnost architektů pro soukromé developery, kteří mají své vlastní zájmy na území JMK. V sekci „projekty" lze vyčíst kupříkladu následující: klient: **FUERTES ZÁHOŘÍ**, zakázka: **Obytný soubor Záhoří-sever**, místo stavby: **Kuřim-Záhoří**, **projekt: 2008–2009**, řešené území: 30 ha, autoři: **Jiří Knesl, Jakub Kynčl,** klient: **IMOS Development**, zakázka: **Obytný soubor Záhoří – 1., 2., 3. etapa**, místo stavby: **Kuřim-Záhoří**, **projekt: od 2016,** autoři: **Jiří Knesl, Jakub Kynčl**, Jan Weiss. Bližší informace o těchto developerech, působících převážně v rámci JMK, jsou k nalezení na jejich webových stránkách http://www.imos-development.cz/ a http://www.fuertes.cz. U klienta FUERTES ZÁHOŘÍ (resp. FUERTES ZÁHOŘÍ, s.r.o., IČ: 28294181) se jedná o spolupráci, která **dokládá provázanost architektů knesl kynčl architekti s.r.o. s developery již od období roku 2008**. Záměr v posledních letech převzatý **IMOS Development pro mnohamiliardový obytný soubor Kuřim-Záhoří (cca 5500 - 6750 obyvatel, nárůst města Kuřim**

o cca 50 - 65 %) je kontinuitou činnosti knesl kynčl architekti s.r.o. z předchozích let. Spolupráce s developerem IMOS Development (resp. IMOS Development, otevřený podílový fond, který vznikl transformací společností, které realizují bytové, nebytové, polyfunkční i čistě komerční developerské projekty již od roku 1992, jak se uvádí na jeho webových stránkách[5]) dokládá **časově paralelní průběh činnosti architektů knesl kynčl architekti s.r.o. pro tohoto developera (2016 – dosud) a pro Jihomoravský kraj (2017 - dosud)**. K tomu srov. např. archiv regionální kuřimské TV z 3. 2. 2018, kde je přítomen jak doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D., tak zástupci developera při veřejné prezentaci tohoto projektu.[6] Dále pak lze poukázat na katastrální situační výkres k obytnému souboru Kuřim Záhoří – 1. etapa (viz. Příloha tohoto podnětu), kde je Ing. arch. Jakub Kynčl uveden coby „hlavní inženýr projektu" a „zodpovědný projektant části.

Lze upozornit na konkrétní příklady možné snahy o získání prospěchu pro developera stojícího za projektem „*Obytného souboru Kuřim-Záhoří*" v souvislosti s veřejnoprávními procesy, které podle něj prokazují, že nejde jen o hypotetické nebezpečí střetu zájmu, ale že tento střet je zde dle výše uvedené argumentace reálně existující.

Souběžně s procesem pořizování Aktualizace ZÚR JMK (zahrnujícím i pořizování „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*") probíhal proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří.7 Z Oznámení EIA předmětného záměru8 z roku 2017 přitom vyplývá, že objednatelem, z jehož informací evidentně zpracovatel Oznámení EIA vycházel, je společnost **knesl kynčl architekti s.r.o**. (srov. str. 1 Oznámení EIA). Na str. 10 Oznámení EIA se pak nachází následující věta v části *„Charakteristika lokality": „V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 - Brno - Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi"*. Zde tedy Oznámení EIA vychází z předpokladu realizace tzv. *„jižního obchvatu Kuřimi",* tj. nové komunikace v těsné blízkosti k dnešnímu dni stále ještě nedostavěné nové obytné zástavbě v lokalitě „*Díly za sv. Janem*". Ač v roce 2017 nebylo rozhodnuto, zda tudy uvedená komunikace skutečně povede (a toto rozhodnutí může padnout pouze vydáním Aktualizace ZÚR JMK, což doposud nenastalo). V platných ZÚR JMK z roku 2016 jsou jen variantní územní rezervy pro jižní a severní obchvat Kuřimi. **V charakteristice lokality obytného souboru Kuřim-Záhoří byla tedy v Oznámení EIA již v roce 2017, a to bez opory v ZÚR JMK, předjímána varianta výhodná pro developery - klienty uvedených architektů**, kteří pro ně dlouhodobě (minimálně od roku 2008) pracují, ale kteří ovšem současně pracují, jak je doloženo výše, od roku 2016 pro svého dalšího klienta - Jihomoravský kraj, kde mohou do jisté míry ovlivnit finální variantu dopravní infrastruktury, tedy i výběr varianty obchvatu Kuřimi. A to právě kupříkladu ve prospěch svého klienta-developera.

Občané Kuřimi se proti takovému neoprávněnému předjímání vymezili a požadovali, aby příslušný úřad (dle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí) nařídil provedení plnohodnotného posouzení EIA, tedy se zahrnutím všech relevantních otázek a bez předjímání v dané době nerozhodnuté otázky o trasování komunikace 43 a volbě varianty obchvatu Kuřimi. Námitky podala také Krajská hygienická stanice JMK (KHS JMK). Pochybení však nebylo v rámci Dokumentace EIA napraveno a občané (i KHS JMK) se museli nápravy domáhat podruhé. Až poté zaslal Krajský úřad JMK k rukám developera výzvu k přepracování Dokumentace EIA.[9] K tomu ale nedošlo, neboť developer nechal řízení EIA zastavit [10] a rozhodl se vyhnout se posuzování EIA tím, že původní záměr pro 5500 – 6750 obyvatel začal dělit nepřípustnou "salámovou metodou" na menší části - etapy, kde formálně z hlediska zákona pro EIA pak není potřeba proces EIA aplikovat vůbec – viz katastrální situační výkres k obytnému souboru Kuřim Záhoří – 1. etapa (viz. Příloha tohoto podnětu), kde je Ing. arch. Jakub Kynčl uveden jako „hlavní inženýr projektu" a „zodpovědný projektant části."

I při pohledu do minulosti, tedy v situaci před schvalování územního plánu v Kuřimi v roce 2014 a změnami pro lokalitu Záhoří, kde jako zpracovatel vystupovala společnost **knesl kynčl architekti s.r.o**., byly aktivity této společnosti vnímané jak veřejností, tak i odborníky spíše negativně. Obsahem schvalovaného územního plánu bylo oproti původní verzi plánu významnější zastavění

lokality Kuřim-Záhoří, než se v plánu z roku 1998 uvažovalo. Vyjadřoval se k tomu i celorepublikově uznávaný odborník na urbanismus Ing. arch Petr Hurník. Jeho vyjádření k územnímu plánu upraveného pro Záhoři společností **knesl kynčl architekti s.r.o**. ve stručnosti byla následující:*…. Záhoří není ani vilová čtvrť, ani městská část. Je to spíše satelit. Má to rozměr velké čtvrti, ale právě napojení na okolí je velmi špatné…Prostě je spousta způsobů, jak ze systému vytvořit něco, co by bylo lidštější. ….. Druhá stránka věci je velikost, která je také problém. Zejména v kombinaci ve vzdálenosti od obce. Satelit se vším všudy připomíná šedesátá léta.* [11]

Společnost **knesl kynčl architekti s.r.o**. dlouhá léta pracuje pro své klienty, významné developery obytného souboru Kuřim-Záhoří. Je tedy těžko představitelné, že by svojí činností pro jiného klienta, preferovala / prosazovala řešení, které by mohlo vést k jinému než maximálnímu úspěchu pro prvního klienta. V této situaci bylo z etického hlediska nepřípustné, aby se společnost **knesl kynčl architekti s.r.o**. účastnila zadávacího řízení na veřejnou zakázku s názvem: *„Územní studie a Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“*. Smlouva na zpracování *Aktualizace ZÚR JMK* je smlouvou na vytvoření závazného dokumentu, který rozhodne o tom, zda bude schválen severní obchvat Kuřimi (z podstatné části vedený za průmyslovou zónou Kuřimi, dále vzdálený od okraje zástavby Kuřimi cca 500 – 1000m a následně vedený za kopcem Zborov) nebo jižní obchvat Kuřimi vedený na mostní estakádě doslova před okny nové rodinné výstavby v čistě obytné lokalitě „*Díly za sv. Jánem*“, a to pouhých cca 125 m od nejbližších řádně povolených rodinných domů (z nichž se některé nyní ještě staví). V takto popsané situaci nelze mít pochybnosti, jak a kudy by měl být trasován obchvat Kuřimi, zda prostorem bez obytné výstavby nebo v její těsné blízkosti. **V roce 2011 bylo toto rozhodnutí závazně učiněno v ZÚR JMK a severní obchvat Kuřimi byl zde závazně vymezen**.

Severní obchvat Kuřimi však logicky nemohl vyhovovat miliardovým plánům developerů, pro které již v té době řadu let byli smluvně vázáni architekti ze společnosti **knesl+kynčl s.r.o.** Již pro nulovou variantu řešení D43 (tedy ponechání I/43 bez změn) bude hladina akustického tlaku znamenat překročení hlukových limitů ve dne i v noci pro tuto plánovanou obytnou lokalitu Záhoří[12]. Severní obchvat Kuřimi by pak dále nejen odváděl podstatnou část dopravy ze stávajícího průtahu středem Kuřimi, ale také část této dopravy převáděl na silnici I. třídy I/43 vedené těsně okolo nezastavěných ploch jižně od průmyslové zóny Kuřimi, kterou si developeři vyhlédli pro svůj záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří. V územním plánu Kuřimi z roku 1998 (kdy intenzita dopravy po I/43 byla cca poloviční než dnes) zde byl opatrný návrh na obytnou zónu odsazenou od I/43 s tím, že u komunikace I/43 se počítalo s podstatnou výstavbou jiného typu než obytnou. Jak narůstala intenzita dopravy na I/43, ukazoval se čím dál tím více **problém s vysokou hlučností, což jistě není dobrý předpoklad pro vznik obytné zóny pro klidné bydlení, tedy ani dobrý předpoklad pro docílení nadprůměrné prodejní ceny za 1 m$_2$ obytné plochy**. Logickým řešením pro developery je preferovat přeložení existující a budoucí dopravy „*někam jinam*“.

Tato snaha byla viditelně činěna pod gescí společnosti **knesl+kynčl s.r.o.** (smluvně vázané developerům), a to v rámci pořizování nového územního plánu města Kuřim. **V rozporu s platnou nadřazenou územně plánovací dokumentací a základními principy urbanismu architekti navrhli a intenzívně prosazovali variantu jižního obchvatu Kuřimi u nedávno započaté nové výstavby obytné lokality „*Díky za sv. Janem*“**. Tento nelogický a životní prostředí a vlastnická práva poškozující postup se zcela logicky setkal s odporem několika stovek občanů, kterým zde byla v té době řádně povolena výstavba nových rodinných domů. **S takto rozporně navrženou variantou jižního obchvatu města** v návrhu nového územního plánu Kuřimi **ve prospěch developerů architekti však neuspěli**, když v roce 2011 zastupitelstvo kraje vydalo nadřazenou územně plánovací dokumentaci kraje, tj. **ZÚR JMK se závazně schváleným severním obchvatem.** Tyto ZÚR JMK z roku 2011 byly však pro různá pochybení (zjištěná **mimo správní území města Kuřim)** zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu **z roku 2012**. Zrušení ZÚR JMK bylo zjevně vyhodnoceno developery obytného souboru Kuřim-Záhoří a jim zavázanými architekty jako **nová šance zvrátit již jednou schválený výběr severního obchvatu Kuřimi**.

Reálná možnost, jak věci ovlivnit, se vyskytla s krajskou územní studií jako zásadního podkladu pro Aktualizaci ZÚR JMK a s návaznou zakázkou na zpracování Aktualizace ZÚR JMK. **V situaci dlouholeté vázanosti soukromým investorům** pro území, které mělo být v územní studii a v návrhu Aktualizace ZÚR JMK řešeno, se architekti pro jimi dlouhodobě prosazované zájmy soukromého investora, a tedy i pro existenci zjevného střetu zájmů, **vůbec neměli účastnit řízení pro tuto veřejnou zakázku**. Účast architektů v řízení o veřejné zakázce je poznamenáno další zásadní anomálií, a to že **v době kdy bylo možno podávat zpracované nabídky** (s předpokládanou celkovou hodnotou 15 000 000 Kč + DPH), pracovala Ing. arch. Marta Kneslová, tj. osoba blízká ing. arch. Kneslovi (spolumajiteli společnosti knesl kynčl architekti s.r.o.) pro oddělení územního plánování zadavatele této veřejné zakázky (více viz níže v části 2 tohoto podnětu). Výsledkem řízení o předmětné veřejné zakázce byly dvě smlouvy JMK se společností knesl kynčl architekti s.r.o., a to smlouva na územně-plánovací podklad, územní studii, a smlouva na zpracování návrhu Aktualizace ZÚR JMK. První z těchto smluv byla již ukončena a **použita** jak podklad pro rozhodování zastupitelstva kraje v březnu 2019. Plnění této první smlouvy obsahuje doporučení, aby kraj sledoval pouze variantu jižního obchvatu Kuřimi, tedy variantu, která, jak je uvedeno výše, je výhodná pro developera, kterému jsou architekti smluvně vázáni. **Tato územní studie je z odborného hlediska vysoce problematická.** Tím je zásadním způsobem **zpochybněno i doporučení architektů** v této studii, které je **v rozporu s dříve schválenými ZÚR JMK z roku 2011 se severním obchvatem Kuřimi**.

Studie byla expertně posuzována a byly identifikovány **zásadní vady**. V příloze je přiložen "*informační souhrn pro účastníky semináře konaného 6. 2. 2020 na Krajském úřadě JMK*", kde jsou citace z předmětných expertních hodnocení. Tato posouzení nebyla kvalifikovaně vyvrácena. Je zde odůvodněné podezření, že tato územně plánovací dokumentace **nenaplňuje kvalitu díla očekávanou od autorizovaných architektů**. Celá tato územní studie zakládá podezření, že se v dané věci nejedná pouze o hypotetický střet zájmů, ale o existující střet zájmů se všemi negativními a nepřijatelnými dopady.

Především však zásadním problémem je, že tato územní studie se stala registrovaným územně-plánovacím podkladem, na který nyní **navazuje** činnost týchž architektů při pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK. **Návrh Aktualizace ZÚR JMK se takto jeví, že být vznikl za dlouhodobě trvající situace se závažným střetem zájmů.**

Výše uvedeným je doložen problém s existencí díla autorizovaných architektů, návrhu Aktualizace ZÚR JMK, který je zatížen nepřípustným střetem zájmů a jako takový nemůže splnit požadavky kladené na dokumenty zpracované autorizovanými architekty. Tento závažný střet zájmů násobí tím, že se jedná o opakované jednání podobného typu dotyčných architektů (viz výše doložený neregulérní postup v Oznámení EIA, z hlediska pořizování územního plánu Kuřimi, z hlediska pořizování územní studie jako podkladu pro Aktualizaci ZÚR JMK).

3 Viz https://zakazky.krajbezkorupce.cz/contract_display_10534.html

4 Smlouva na zpracování Aktualizace ZÚR JMK dostupná v registru smluv zde: https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2366602

5 Viz http://www.imos-development.cz/o-spolecnosti

6 Viz http://tvkotva-kurim.cz/index.php/2018/02/03/ikotva605-verejne-predstaveni-projektu-noveho-kurimskeho-sidliste-zahori-pokracovala-ferinova-liga-sk-kurim-pozvanka-na-kvalifikaci-verbiru-do-straznice-retro-2005-jinacovice-verejne-projednavan/

7 Viz https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_JHM1353

8Viz https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUlBX0pITTEzNTNfb3puYW1lbmlET0NfMjcwNzQwNTM0NzM2OTA4MTYwMS5wZGY/JHM1353_oznameni.pdf

9 Výzva ze dne 18. 12. 2017, č. j. S-JMK 183931/2016 OŽP/Rich, dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUlBX0pITTEzNTNfdnJhY2VuaURPQ184NzEwNjM2Mzc3MzcyOTE1NTIzLmRvYw/JHM1353_vraceni.doc

10 Viz sdělení Krajského úřadu JMK, Odboru životního prostředí ze dne 25. 6. 2018, č.j. S-JMK 183931/2016 OŽP/Rich, dostupné z:

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUlBX0pITTEzNTNfZHV2b2R5VWtvbmNlbmlET0NfNDQ4MDE1NTcyMzE3MzU2NDg2NS5kb2M/JHM1353_duvodyUkonceni.doc

11 zdroj kuřimský měsíčník Zlobice ročník 21, číslo 12/prosinec

12 Viz sdělení Krajského úřadu JMK, Odboru životního prostředí ze dne 2. 5. 2019, S-JMK 61868/2019 OŽP/Vlč, dostupné z:

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUlBX0pITTE0NzZfb3puYW1lbmlET0NfODk4MjU2NjUzODk1NzI4MDIxOC56aXA/JHM1476_oznameni.zip

Závěry podání P03, P04 a P05:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsoben přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

• navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,

• v AZÚR 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,

• provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout 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

• navrhovat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

• Pro oblast Kníniček je nutné dořešit přeložku silnice II/3846, a to do polohy obchvatu Bystrce – Zámostí a Kníniček po východní straně Mniší hory s napojením na silnici II/384 u obchodního areálu UNIHOBBY.

Připomínka č. 11 podání P03 (MČ Brno-Bosonohy)

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 11
Území městské části Brno-Bosonohy

Obsah připomínky:
Nedostatečná ochrana území Bosonoh a požadavky k jeho ochraně

Odůvodnění připomínky:

Území městské části Brno-Bosonohy je dlouhodobě zatěžováno nadlimitní hlukovou a imisní zátěží. Jakékoliv záměry je proto nezbytné vymezovat a umisťovat takovým způsobem, aby nedošlo k další eskalaci zátěže, ale naopak byly vytvářeny podmínky pro přijetí opatření k snížení zátěže. AZÚR musí dále poskytnout ochranu i dalším oprávněným zájmům obce a jejich obyvatel, jak jsou uvedeny níže.

11.1. Ochrana před nepříznivými vlivy dopravy

Za stěžejní podatel považuje náležité vymezení obchvatu obytné zástavby Bosonoh, a to tak, že koridor obchvatu bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí D1, přičemž odvětvení obchvatu z existující II/602 a jeho zpětné napojení na II/602 bude upraveno tak, aby bylo trasováno co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy a způsobem, aby bylo zajištěno dodržení hygienických limitů.

V souvislosti s vymezením obchvatu Bosonoh podatel dále požaduje zrušení krajské silnice II/602 přes území Bosonoh s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 podatel požaduje v AZÚR JMK převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro dopravu v rámci MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší.

Podatel dále požaduje plné zatubusování dálnice D1 a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby, a to vedle ochrany před hlukem a prachem i z důvodu, aby byla odstraněna bariéra v terénu, vzniklá protnutím historicky prakticky srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko.

Podatel Nesouhlasí s trasováním záměru VRT podél dálnice D1, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR. Podatel požaduje, aby byla posouzena i varianta trasování vysokorychlostní trati (VRT) dle projektu Ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice D1 a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na MČ Brna, tj. Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na území Bosonoh bylo vymezeno nepojení komunikace 43 na dálnici D1. Plánovaná rozlehlá mimoúrovňová křižovatka by vedla k dalšímu překročení zákonných hlukových a imisních limitů.

Při posuzování intenzity dopravy přivedené koridorem komunikace 43 v Bystrcké variantě nedošlo k náležitému posouzení intenzity dopravy. Podatel proto požaduje dopravním modelem doložit intenzitu dopravy, a to včetně dopravy přes MČ Kohoutovice a dopravy z komunikace 43 přiváděné do Bosonoh.

Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních

podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.

Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice D1, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa D1 vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.

11.2. Komunikační napojení

Na str. 142 odůvodnění návrhu AZÚR JMK v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* se uvádí: *„Požadavek na prověření silničního propojení Troubsko–Bosonohy vychází z předpokladu, že realizací MÚK Troubsko v uvažované podobě nejspíše dojde ke zrušení stávající silnice III/15274 mezi Bosonohami a Troubskem. Jako součást následných kroků je tedy nutné ve spolupráci s MD (ŘSD), JMK a dotčenými obcemi či městskými částmi (tj. nejspíše s Brno-Bosonohami, Troubskem a Ostopovicemi)* ***nalézt shodu v problematice potřebnosti nového propojení, které by tuto silnici plně nahradilo, a případně také v možnosti jeho konkrétního řešení.*** *Přímé propojení pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Bosonohami a Troubskem musí být zachováno****. A1 ZÚR JMK v této věci nepředjímá žádné řešení.*** *Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty I/2, tj. silniční řešení komunikace 43 (ozn. I/43), dálniční řešení (D43) bylo vypuštěno.“* (zdůraznění podatel). Návrh AZÚR JMK tak deklaruje možnost ztráty spojení a potřebu ho zachovat, opět však nenabízí řešení, ani neověřuje, jestli je nějaké řešení, odpovídající citovaným obecným tezím, vůbec možné.

Vedení komunikace 43 v Bystrcké variantě může zásadním způsobem narušit propojení Bosonoh, Troubska a Bystrce, což by mělo zásadní negativní dopad na území podatele a jeho obyvatele. Podatel požaduje zachování uvedených silničních spojení, včetně spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy – Nová v obci Troubsko. Pro podatele je zachování spojení zásadní i ze společenského hlediska, jelikož pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.

Podatel požaduje, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, a to způsobem, že budou vymezeny regionální cyklotrasy přes území Bosonoh ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky. Důvodem je zejména negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

11.3. Další požadavky

Podatel má dále obavy o negativní dopad umístění koridoru komunikace 43 na podzemní vody a žádá náležité prověření tohoto možného negativního vlivu komunikace 43, resp. její vedení způsobem neohrožujícím zdroje podzemních vod v Bosonohách.

V blízkosti plánovaného koridoru komunikace 43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Podatel proto požaduje důslednou ochranu této cenné lokality.

Připomínky č. 7, 8 a 9 podání P04 (spolek Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z.s.)

Vymezení území dotčeného připomínkou č.7

Území obce Troubsko a jejího okolí

Obsah připomínky:

Nevhodné a nezákonné zanesení odpočívky při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánované Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“. Požadavek na vypuštění uvedeného záměru

Odůvodnění připomínky:

Podatel požaduje vypustit v rámci procesu aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v jakékoliv variantě dálniční odpočívku při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánovanou Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, rozdělenou na dvě části, a to na oblast s parkovacím stáním pro osobní automobily a oblast se stáním pro nákladní dopravu (kamiony), karavany a autobusy, s nově navrženými objekty: restaurace, hygienické zázemí (WC a sprchy), hřiště a cvičební prvky, kontrolní stanoviště Policie ČR.

Návrh vypustit v rámci procesu aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v jakékoliv variantě dálniční odpočívku při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko navazuje na nesouhlas obce Troubsko a občanů obce Troubsko se zveřejněným záměrem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, k. ú. Troubsko v rámci řízení u Krajského úřadu Jihomoravského kraje sp. zn. S-JMK 165770/2019 OŽP/Sme podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („zákon EIA“).

7. 1. Nadlimitní zatížení území podatele – nemožnost umístnění dalšího dopravního záměru

a) Popis dlouhodobého nadlimitní zátěže v Brně a jeho okolí

Podatel dále připomíná, že na území Brna a jeho okolí je dlouhodobě překračována přípustná míra znečištění ovzduší, vyjádřená imisními limity znečišťujících látek v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Imisní limity jsou překračovány zejména pro suspendované částice polétavého prachu, benzo[a]pyren, přízemní ozón a oxidy dusíku. Území nejvíce zasažená touto nadlimitní zátěží se nacházejí podél významných silničních staveb (dálnic D1, a D2, rychlostní silnice R52, resp. dálnice D52 a dalších). Nejvíce zasaženou oblastí v JMK je v tomto ohledu jižní část města Brna a přilehlé oblasti (Troubsko, Modřice, Ostopovice, Nebovidy, Moravany, Želešice, Blažovice a Ponětovice).

V Brně a v jeho okolí je dlouhodobě porušován maximální počet překročení „denního limitu“ PM10 50 µg/m³, který nesmí být překročen více než 35 dní v roce. Výsledky monitorování znečištění ovzduší jsou publikovány na internetových stránkách ČHMÚ od roku 1997. Monitorovací síť se postupně rozrůstala. Dlouhou historii měření má měřicí stanice Brno-Tuřany, což je tzv. předměstská pozaďová stanice. Stanice se nalézá mimo hustou zástavbu v areálu letiště Brno- Tuřany a díky svému umístění v oblasti přechodu do volné krajiny se zde vlivy kumulace vlivů uplatňují relativně méně než u stanic v urbanizovaných částech Brna. Stanice je reprezentativní zejména pro tzv. pozaďové znečištění, tj. úroveň znečištění charakteristickou pro širší oblast. Dle ČHMÚ je reprezentativnost pro tuto pozaďovou stanici definována jako „*oblastní měřítko – městské nebo venkov (4 - 50 km)*“.[2]

V urbanizovaných oblastech, resp. v oblastech protnutých hlavními silničními koridory, je znečištění ovzduší typicky významně vyšší než pozaďové hodnoty. Kumulativně se zde uplatňuj i místní zdroje znečištění, např. liniové zdroje znečištění (dálnice) nebo plošný zdroj znečištění (síť silnic nižšího řádu).

Kromě výše popsaného dlouhodobého překračování imisních limitů prachových částic podatel dále poukazuje na skutečnost, že v letech 2010 a 2017 docházelo dokonce k překračování tzv. „*zvláštních imisních limitů*“ znečišťujících látek (prachových částic) ve smyslu § 8 odst. 2 zákona č. 86/2002 Sb., a tedy ke vzniku „*smogových situací*“. „*Zvláštní imisní limity*“ byly v citovaném ustanovení zákona o ochraně ovzduší definovány jako „*taková úroveň znečištění ovzduší, při jejímž překročení hrozí již při krátké expozici riziko poškození lidského zdraví nebo poškození ekosystému*“.

Smogová situace nastala například v lednu 2010, kdy bylo měřicí stanicí v Brně-Tuřanech naměřeno mimořádně vysoké znečištění ovzduší prachovými částicemi PM10. Průměrná denní koncentrace zde dosáhla dne 24. 1. 2010 215.7 µg/m3, tj. 431% denního limitu. Podobně vysoké znečistění bylo zaznamenáno i pro stanici Brno-Lány, kde průměrná denní koncentrace dosáhla 151 µg/m3, tj. 302 % denního limitu, na stanici Brno-Zvonařka, kde průměrná denní koncentrace dosáhla 170,9 µg/m3,

tj. 342 % denního limitu a na stanici Brno-Svatoplukova koncentrace dosáhla 172 µg/m3, tj. 344 % denního limitu.[3]

Toto mimořádně vysoké znečištění ovzduší v oblasti zahrnující území minimálně od městské části Brno-Bosonohy a území podatele (Troubsko) a Ostopovice na západě až po obce Ponětovice, Jiříkovice a Blažovice na východě, pokračovalo několik dalších dní. Stanice Brno-Tuřany naměřila v období od 11. 1. 2010 do 27. 1. 2010 vysoce nadlimitní stav znečištění ovzduší prachovými částicemi PM10, celkem 14 z 16 po sobě jdoucích dnů.

Následně došlo ke změně podmínek pro vyhlašování smogových situací (§ 10 a Příloha č. 6 zákona č. 201/2012 Sb.). Dne 6. 11. 2015 byla v aglomeraci Brno vyhlášena smogová situace z důvodu vysokých koncentrací suspendovaných částic PM10, která trvala 54 hodin.[4]

K opakovanému vyhlašování smogové situace došlo v období ledna a února roku 2017. Smogová situace pro aglomeraci Brno byla vyhlášena dne 20. 1. 2017 a trvala 56 hodin.[5] Další smogová situace pro aglomeraci Brno byla vyhlášena dne 13. 2. 2017 a byla odvolána dne 16. 2. 2017. V rámci této smogové periody byly registrovány podobně vysoká denní maxima znečištění ovzduší prachovými částicemi PM10 jako v roce 2010, specificky stanice Brno-Lány, Brno-Zvonařka a Brno-Svatoplukova zaregistrovaly denní maxima 125,2 µg/m3, 145,8 µg/m3 a 113,1 µg/m^3, tj. 250%, 292% a 226% denního limitu[6].

b) Nedostatečné posouzení kumulace s jinými dopravními stavbami

Podatel předně upozorňuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254, v jehož bodě [43] je uvedeno, že *„limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku“* a v bodě [45] dále, že *„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 činností 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.“* (zvýrazněno podatelem).

S odkazem na výše uvedený rozsudek, ale i argumentaci uvedenou pod písm. a) podatel uvádí, že je jeho území již ve stávající době dlouhodobě nadlimitně zatěžováno, jelikož jeho územím prochází dálnice D1 a silnice II/602 v úseku Brno-Kývalka. Na území podatele dále zasahují silnice III. třídy: III/15267 Troubsko – Střelice, III/15269 Troubsko – III/15270, III/15270 Ostopovice – Střelice, III/15274 Bosonohy – Troubsko, III/3844 Troubsko – Bystrc, III/3946 Omice – Troubsko a III/3947 Popůvky – Troubsko. Je zřejmé, že do budoucna by měla být naopak snaha území podatele ulevit od průjezdu nadměrného počtu nákladních i osobních vozidel, nikoliv na území podatele plánovat další, dle podatele nepotřebnou, dopravní stavbu jakou je odpočívka (navíc v těsné blízkosti zástavby rodinných domů) (a také **navíc v krátké vzdálenosti od již fungující odpočívky „D-1 Autopark“, nacházející se na exitu 178! se stávající kapacitou 200 nákladních vozidel, 50** www.d-1.cz).

Mimo to výčet dopravních staveb, které budou území podatele negativně ovlivňovat, může v budoucnu narůst o další kapacitně velmi významné stavby. Podle návrhu Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „AZÚR“) se má jednat o stavbu D1 Kývalka – Slatina – zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (tj. rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání a přivedením dálkové tranzitní doprava na území brněnské aglomerace po transevropském Baltsko-jadranském koridoru), o stavbu D43 (nebo I/43), která je v aktuálním návrhu AZÚR navržena ve třech variantách, přičemž ani jedna není pro území podatele příznivá,

a Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT). Dále je přes území podatele vymezena územní rezerva pro VRT Javůrek – Brno.

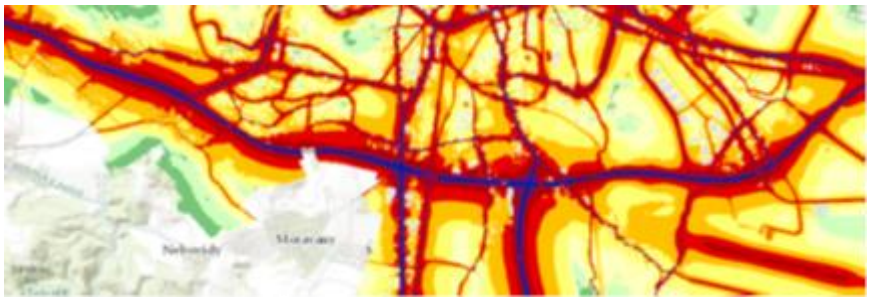
Realizací těchto záměrů by nepochybně došlo k dalšímu zásadnímu zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek) a ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území podatele. Podatel se proto aktivně brání proti stávajícímu návrhu AZÚR. S ohledem na výše uvedené proto nemůže tolerovat ani předmětný záměr.

V této souvislosti lze poukázat na ustanovení § 1 odst. 3 zákona EIA, podle něhož je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Tento podklad tedy musí vycházet z komplexního posouzení a nemůže ignorovat stávající zdroje hlukové a emisní zátěže.

Podatel upozorňuje na kritéria pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 2 zákona EIA, kdy parametry záměru musí být zváženy se zvláštním zřetelem mj. na kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných) a na rizika pro veřejné zdraví (např. v důsledku znečištění ovzduší a hlukového zatížení).

c) Nedostatečné vyhodnocení stávajícího hluku

Podateli je známo, že jako protihlukové opatření jsou prozatím navrženy protihlukové stěny. K tomu podatel uvádí, že podle strategické hlukové mapy pro dálnici D1 se většina jeho území nachází v hlukovém pásmu od 60 do 65 dB a menší část dokonce v pásmu 65-70 dB, jak vyplývá z níže uvedeného výřezu z hlukové mapy:



V oblasti kolem dálnice D1 nebyly po řadu desetiletí žádné protihlukové stěny. V nedávné bylo přistoupeno k jejich realizaci, avšak i díky specifickým geomorfologickým podmínkám, kdy dálnice D1 se přibližuje k území městské části Brno-Bosonohy a území podatele (Troubska) a obce Ostopovice sestupně po svažitém terénu, není možné protihlukovými stěnami podél dálnice D1 plně „*odstínit*“ zde vznikající hluk. Doposud realizované protihlukové stěny v prostoru městské části Bosonohy a na území podatele (Troubsko) a Ostopovice tak mohou odstranit jen část hlukové zátěže ve vztahu k urbanizovanému území v těsné blízkosti protihlukových stěn.

O nadlimitní hlukové zátěži obyvatel v dotčeném území nepochybně svědčí celá řada tzv. „*hlukových výjimek*“, které od roku 2005 vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje. Lze poukázat např. na „*hlukové výjimky*“ pro dálnici D1, ulici Vídeňskou - silnici I/52 a na ulici Pražskou - silnici II/602, které byly v průběhu let vydávány. Poslední z těchto výjimek ze dne 11. 4. 2016 byla zrušena rozsudkem krajského soudu v Brně ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016 – 171. Tento rozsudek následně potvrdil Nejvyšší správní soud, který ve svém rozsudku ze dne 2. 5. 2019, č. j. 7 As 308/2018 – 31 v bodě 62. mj, konstatoval, že ze zrušené hlukové výjimky „*nevyplývá jednoznačně ani to, z čeho stěžovatelka* (tedy Krajská hygienická stanice – pozn. podatele) *dovozuje, že pro danou lokalitu platí tzv. stará hluková zátěž*“. Po zrušení uvedené hlukové výjimky z roku 2016 nebyla žádná další hluková výjimka povolena ani nebylo přijato žádné opatření ke snížení nadlimitní hlukové zátěže. I tyto skutečnosti je při hodnocení aktuálního záměru nutno zohlednit.

Předložená hluková studie obsahuje dále několik zásadních nedostatků, které ve výsledku mohou zapříčinit nesprávné vyhodnocení situace. Pro účely hlukové studie jsou použity intenzity dopravy dle sčítání ŘSD z roku 2016. Nicméně studií uváděné údaje intenzit pro rok 2018 se od údajů intenzit dle sčítání podstatně ŘSD odchylují. Špatné vstupní intenzity pak nemohou vést ke správným výsledkům. V rámci studie není proveden ani náznak zohlednění nejistoty dat dopravního sčítání a není ani formálně odhadnuta přesnost hlukového modelování.

Ve studii je dokonce uvedeno: „*Měření akustického tlaku bylo uskutečněno u objektu Zahradní 437/20 a bylo také provedeno sčítání automobilové dopravy na dálnici D1 během noční doby. Zaznamenaná intenzita dopravy se lišila od intenzit RPDI. Z tohoto důvodu byl model nastaven na intenzity zjištěné během přímého měření. V dalších akustických výpočtech byly použity intenzity z RPDI získané z celostátního sčítání*.“ Tento postup je bez doložení dalších podstatných skutečností zcela nepřípustný. Nelze použít měření z jediné noci neznámým způsobem v neznámém datu a za blíže nejasných případných dopravních omezení jako věrohodnější údaj, než intenzity z celostátního sčítání ŘSD. Prezentované výsledky celé studie se tímto stávají zcela nevěrohodné. Ze studie není také zřejmé, dle jaké metodiky byl proveden přepočet celkové denní intenzity dopravy na denní a noční složku.

Pokud jde o vlastní hodnoty hluku tak v bodě V1 je dle hlukových map 2017 v noční době hluk z automobilové dopravy 60-65 dB (viz výše). Oproti tomu předložená studie uvádí pro rok 2018 hodnotu řádově o 10 dB nižší. Je velice zajímavé, že nastavení modelu dle měřených hodnot Tab. 6 přílohy je uvedeno s přesností na 0,1 dB ale oproti hodnotě v tab. 8 přílohy bod V1 rok 2018 vykazuje odchylku více než 5 dB. Body V1 a M1 jsou přitom dle podkladů totožné.

Tyto zásadní rozpory uvnitř studie jasně ukazují na nízkou kvalitu předložené studie. Při uvážení dalších vlivů a nejistot vstupujících do modelování pro roky 2025 a 2035 jsou závěry studie zcela závadné a skutečnosti se ani zdaleka nepřibližují.

d) Nevhodnost vybrané lokality

Podatel navíc upozorňuje, že stavbou odpočívky dojde k zásahu do projektu VRT Benešov – Brno. Podatel je přesvědčen, že tyto dvě dopravní stavby by se rozhodně křížit neměly (ani by neměly být umístěny ve svých ochranných pásmech). A to nejen z důvodu nadměrné dopravní zátěže, ale i z tohoto důvodu by bylo přinejmenším žádoucí, pokud je realizace záměru natolik nezbytná (o čemž má podatel značné pochybnosti), mělo by dojít k přehodnocení výběru lokality pro záměr.

Pro úplnost podatel uvádí, že dalším důvodem, proč by bylo žádoucí záměr umístit v jiné lokalitě, je skutečnost, že území spadá do I. kategorie ÚAN (území archeologického naleziště), tj. že jde o území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

Podatel shrnuje, že je-li realizace záměru skutečně natolik nezbytná, mělo by být v další fázi posouzeno jiné vhodnější území, než se kterým se prozatím počítá a které je již v současné chvíli emisně i hlukově výrazně zatěžováno.

7.2. Vlivy záměru na zemědělský půdní fond

Realizací záměru v předložené podobě by došlo také ke znehodnocení velkého množství kvalitní zemědělské půdy. V důsledku realizace záměru by konkrétně došlo k trvalému záboru zemědělské půdy o předpokládané výměře cca 3,3 ha s třídou ochrany II.

Podatel tento postup považuje za neslučitelný s principy plošné ochrany zemědělského půdního fondu podle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

Vymezení území dotčeného námitkou č.8

Území obce Troubsko a jejího okolí

Obsah námitky:

Závazné vypuštění záměru nového napojení obce Troubsko a městské části Brno – Bosonohy s požadavkem na maximální zachování propojení stávajícího

Odůvodnění námitky:

Podatel požaduje zanést do závazné výrokové části aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vypuštění záměru nového napojení obce Troubsko a městské části Brno - Bosonohy, a to zcela, a v jakékoliv variantě, když to by mělo být ponecháno na jednání dotčených obcí a městské části, a naopak požaduje zachovat v maximální možné míře, kterou dovolí ostatní dopravní záměry, které budou schváleny, propojení dnes realizované po silnici III/15274 ulicí Troubskou v městské části Brno - Bosonohy a návazně ulicí Novou v obci Troubsko, a toto ve výrokové části uvést.

Jak je patrno z grafických příloh AZUR, dnešní podoba ZÚR JHM obsahuje v prostoru správního území obce Troubsko nadměrné množství nadřazených dopravních záměrů. Domníváme se, že takovéto množství záměrů nadřazené dopravní infrastruktury, která je vymezována v nadřazené územně plánovací dokumentaci, zde v ZÚR JHM kraje, je zcela mimořádné s ohledem na velikost správního území obce Troubsko, a při vědomí ust. § 36 odst. (5) stavebního zákona, tj. že „Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“, nepovažujeme za nutné a dokonce ani za vhodné, aby další dopravní záměr, propojení Městské části Brno-Bosonohy – Troubsko, dnes realizovaný po silnici III/15274 ulicí Troubskou v městské části Brno - Bosonohy a návazně ulicí Novou v obci Troubsko a rovněž po silnici 602 ulicí Jihlavskou v městské části Brno - Bosonohy a návazně po silnici 602 ulicí Jihlavskou a po silnici III/15267 ulicí Polní v obci Troubsko nebo novým vymezením trasy stávající silnice III/15274, byl řešen a vymezen v nadřazené územně plánovací dokumentaci.

Diskuse o tom, zda propojení je vhodné / nutné / potřebné / nezbytné a pokud ano, kudy přesně jej vést, je možně směřovat na platformu územních plánů dotčeného města (městské části) a Obce Troubsko a ne ji delegovat na celokrajskou úroveň do závazné dokumentace kraje. Ostatně, silnice III. třídy nejsou obvykle chápány v zásadách územního rozvoje krajů jako součást jejich obsahu a záležitosti nadmístního významu, tudíž jejich řešení se ponechává na územních plánech daných obcí.

Vymezení území dotčeného námitkou č.9

Území obce Troubsko a jejího okolí

Obsah námitky:

Nesprávnost trasování VRT ve variantě kopírující dálniční těleso D1 v katastrálním území obce Troubsko

Odůvodnění námitky:

Dále namítáme zjevnou nesprávnost trasování VRT ve variantě kopírující dálniční těleso D1 v katastrálním území obce Troubsko, a to za situace, kdy jsou v obci Troubsko dlouhodobě překračovány hlukové limity. Již nyní je vyloučeno dosáhnout stavu souladnému s hlukovými normami a napadané řešení mělo být z dalšího projednávání a prosazování od počátku vypuštěno, což požadujeme.

Pakliže by VRT měla dotčeným územím obce Troubsko vést, pak by nesměla absentovat ve výrokové části závaznost tunelového řešení s nejmenšími dopady na území obce Troubsko.

Vyhodnocení připomínek č. 1 a 4.1. podání P03, P04 a P05

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „…. *Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c".* V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Připomínka směřuje k „předvýběru" variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:" *Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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."*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:"… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování* ***konečného rozhodnutí o využití tohoto území*** *a k aktualizaci ZÚR."*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:" Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena…"*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi

nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K připomínce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území* a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v připomínce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 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 pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, 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 v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz. Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní*

zásahy do koncepce silniční infrastruktury. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení připomínky č. 2 podání P03, P04 a P05

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků" vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43" není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod

- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavkům vztahujícím se k 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.

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.“*

K dalšímu návrhu kritéria doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti a dodržení zákonných limitů lze citovat z rozsudku soudu. Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Z výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K tvrzení o dlouhodobém překračování zákonných limitů v dané oblasti podrobněji níže vyhodnocení připomínky 7.1. a).

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikal i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce" – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu

tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Vyhodnocení připomínky č. 3 podání P03, P04 a P05

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat ***vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os*** *jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*

2. Při novém vymezování ploch a koridorů v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat. ***V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** *z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel*

případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejpřijatelnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávy o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorů. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevzneslo konkrétní požadavek na zapracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz. vyhodnocení připomínky č. 2 a podrobněji připomínky č. 7.1. a).

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz. vyhodnocení připomínky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz. kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Vyhodnocení připomínky č. 4.2. podání P03, P04 a P05

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz. kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Autor připomínek zaměňuje pojmy a dává rovnítko mezi potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv a překračování imisních limitů, což je logický nesmysl.

Je logické, že s umístěním koridoru jsou ve výsledku spojené i určité emise znečišťujících látek spojené s výstavbou, ale i provozem budoucí komunikace. Takto je myšlen uvedený pojem

„potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv“. Překračování imisní limitů pro vnější ovzduší v důsledku určitého záměru je stav, který nesmí nastat a taky by byla „nepovolitelná“ z hlediska zákonných postupů podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. Autoři ÚS i AZÚR tak definovali takové kritické body a u nich navrhli opatření pro splnění všech imisních limitů jako definovaných veřejnoprávních limitů.

Vyhodnocení připomínek č. 4.3. a 6.1. podání P03, P04 a P05

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnici: -2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po

stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:"Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o nějž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum" vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou" a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

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."

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti příslušných opatření 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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 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."*

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní" protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Vyhodnocení připomínek č. 5, 5.1. a 5.2. podání P03, P04 a P05

Připomínky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz. vyhodnocení připomínky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí

v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopiratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána níže ve vypořádání připomínky k bodu 7.1. a) připomínky spolku Občané za ochranu kvality a životního prostředí v Troubsku.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„*MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu*."

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydá tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Vyhodnocení připomínky č. 6.2. podání P03, P04 a P05

Jak jsme již uvedli výše vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky SEA.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: "*V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9 170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střevíčník pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.*"

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační, jak uvádí podatelé.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené

přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Vyhodnocení připomínky č. 6.3. podání P03, P04 a P05

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

Upřesnění koridoru silnice a MÚK na území tak, aby jejich dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Vyhodnocení připomínek č. 6.4. a 6.5. podání P03, P04 a P05

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňují.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „…*Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]..."*

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43" není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace. Podrobněji k tranzitu viz. vyhodnocení připomínky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést

k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43" optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43" byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Vyhodnocení připomínky č. 7 podání P03 a P05

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení připomínek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy.* Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná se o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K dalším obavám obce Skalička k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování v bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně,*

odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.*

V bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

K namítanému *nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43* uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Vyhodnocení připomínky č. 8 podání P03 a P05 a připomínky č. 10 podání P04

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neprověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

K podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce.** Podrobněji vyhodnocení připomínek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší …. se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno níže ve

vypořádání připomínky č. 7.1. a). Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM_{10}, 74,3% emisí $PM_{2,5}$, 98,3% emisí BaP, 8,3% NOx)**

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, že výstavbou jakékoli nové komunikace dojde k přesunu stejných dopravních výkonů i stejných emisí z dopravy na novou trasu a současně nedojde k poklesu na původní trase (v centru města). Tento závěr je naprosto zavádějící a úmyslně matoucí, protože logicky nová trasa silniční komunikace umožní projektovat dopravní komunikaci tak, aby nedocházelo ke zbytečnému narušení plynulosti a tedy i zbytečným emisím znečišťujících látek. Na původní trase pak logicky musí dojít k poklesu dopravních výkonů a tedy i emisí. Současně nová trasa komunikace umožní realizovat v centru další netechnická opatření na snížení vlivů dopravy (rezidentní parkování, nízkoemisní zóny, selektivní zákazy vjezdu, preferenci cyklo a pěší dopravy aj.).

Obecně má plynulost silniční dopravy výrazně pozitivní vliv na emise poletavého prachu tím, že když auto jede plynule, jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování. Stejně tak plynule jedoucí auto nebrzdí a neakceleruje, což jsou další významné zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění, resp. otěrů pneumatik při akceleraci. Tyto nestandardní tedy „neplynulé stavy“ mají významný vliv na množství emisí z dopravy v centrech měst oproti obchvatovým komunikacím, kde se tyto jevy v podstatě nevyskytují.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojede centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojede mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NOx poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM10 a PM2,5 s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE ([redacted] Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analyza_kvality_ovzdusi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo

ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM_{10} a $PM_{2,5}$, jako u pozaďových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozaďovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení připomínky 7.1.a) níže.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Vyhodnocení připomínky č. 9 podání P03 a P05 a připomínky č. 11 podání P04

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávaná podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Vyhodnocení připomínky č. 10 podání P03 a P05 a připomínky č. 12 podání P04

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle platné právní úpravy. V daném případě jde především o stavební zákon, který upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c.

Stanovení termínu veřejného projednání návrhu aktualizace zásad územního rozvoje činí krajský úřad, který tuto aktualizaci pořizuje, podle § 42 odst. 4 a § 39 odst. 1 stavebního zákona. Obecné ustanovení o určení lhůt účastníku řízení podle § 39 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, na které poukazuje připomínka č. 439, se zde neuplatní. Důvodem je, že pořizování (aktualizace) zásad územního rozvoje není obecným správním řízením, ale specifickým komplexním procesem, který je speciálně upraven ve stavebním zákoně. Proto se při vyhlášení termínu veřejného projednání návrhu (aktualizace) zásad územního rozvoje použijí zákonné lhůty uvedené v ustanovení § 39 odst. 1 stavebního zákona.

Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení *„upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou"*.

Zákon dále stanoví: *„Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup."* Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsané lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

K poukazu na § 7 odst. 1 správního řádu ohledně rovnosti dotčených osob při uplatňování jejich procesních práv a na § 8 správního řádu v připomínce č. 440 lze konstatovat následující. Role jednotlivých subjektů v procesu pořizování územně plánovací dokumentace, jejich práva a povinnosti, jsou stanoveny stavebním zákonem, zejména ustanoveními §§ 36 až 42c, pokud jde o zásady územního rozvoje. Tato právní úprava umožňuje každému občanu právo podávat připomínky k návrhu (aktualizace) zásad územního rozvoje ve fázi společného jednání podle § 37 odst. 3 stavebního zákona a ve fázi jeho veřejného projednání podle § 39 odst. 2 stavebního zákona. Zástupci veřejnosti právní úprava umožňuje podávat námitku ve fázi veřejného projednání návrhu podle § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Ve věci stanovení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byly zákonné lhůty dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna

způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel KrÚ JMK následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu KrÚ JMK OÚPSŘ po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále také „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobě. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvrzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahujícím cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu právnické osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších přepisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání za *„zřetele hodné“.* KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena. To znamená, že uvedené lhůty byly přiměřené z hlediska možnosti veřejnosti řádně se seznámit s návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání.

Rozsudek NSS ze dne 30.06.2009, č.j. 2 As 25/2009-63, kterým se v připomínce č. 442 argumentuje k přiměřenosti lhůty, je pro úvahu o stanovení termínu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK využitelný jen velice okrajově, neboť se vyslovuje ke lhůtě účastníka pro nahlédnutí do spisu ve správním (stavebním) řízení a mezi jiným řeší rovněž spor počátku jejího počítání a její typ. Obdobné platí i pokud jde o rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 30 A 17/2017-400 zmiňovaný v připomínce 443. Je nutné vycházet z toho, že pořizování územně plánovací dokumentace není obecným správním řízením. Lhůty, ve kterých se veřejnost měla možnost seznámit s návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání, byly přiměřené.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídány ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

KrÚ JMK se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční

forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako *„zřetele hodné“*. Po zvážení všech uvedených skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlení ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, jíž byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

Vyhodnocení připomínky č. 11 podání P05

KrÚ JMK konstatuje, že daná připomínka, stejně jako věcně obdobné námitky/připomínky nazvané *„Námitka systémové podjatosti“* a *„Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele“,* byla po posouzení z hlediska jejího skutečného obsahu (§ 37 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů) postoupena podle § 14 odst. 4 správnímu řádu k posouzení Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) jako nadřízenému orgánu KrÚ JMK OÚPSŘ.

O námitkách/připomínkách systémové podjatosti rozhodlo ministerstvo MMR usnesením MMR-39857/2020-81-1 ze dne 21.07.2020 o spojení věcí a vedení společného řízení, usnesením MMR-39857/2020-81-2 ze dne 21.07.2020-81-2 nevyhovělo námitce podjatosti ředitele KrÚ JMK tak, že nepřisvědčilo námitce systémové podjatosti ředitele KrÚ JMK a neshledalo důvod k přenesení agendy pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na jiný krajský úřad.

Vyhodnocení připomínky č. 12 podání P05

Nejedná se o faktické připomínky k veřejně projednanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Jde o opakovaná tvrzení, která podatel poprvé prezentoval v rámci svého podání doručenému KrÚ JMK dne 18.02.2019 a nazvaného *„I. Připomínky ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. II. Námitka systémové podjatosti a podnět k prověření střetu zájmů“*. K této věci KrÚ JMK informuje, že podání bylo tehdy jako

celek podle § 14 odst. 3 správního řádu postoupeno Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“), jakožto nadřízenému orgánu KrÚ JMK.

MMR námitce systémové podjatosti, resp. námitce podjatosti ředitele KrÚ JMK nepřisvědčilo. (Ke stejnému závěru dospělo na základě obdobných námitek systémové podjatosti KrÚ JMK při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, které byly jinými subjekty podány později.)

Tvrzení o střetu zájmů bylo předmětem posouzení KrÚ JMK. Střet zájmů nebyl shledán, o tom byl podatel informován zejména dopisem KrÚ JMK, č.j. JMK 45482/2019, ze dne 27.03.2019.

Střet zájmů jednatelů společnosti knesl kynčl architekti, s.r.o. byl rovněž předmětem šetření České komory architektů. Rovněž na základě šetření České komory architektů nebyl střet zájmů shledán, disciplinární zjišťování vůči oběma jednatelům společnosti knesl kynčl architekti, s.r.o. bylo usnesením č. 1/840 a usnesením č. 1/841 komory ze dne 03.12.2019 zastaveno.

Vyhodnocení připomínky č. 11 podání P03

Vyhodnocení připomínky č. 11.1.

Požadavky podatele směřují k záměrům (obchvat Bosonoh, VRT, zkapacitnění D1) vymezeným v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019 a usnesením Ústavního soudu ze dne 28. dubna 2020.

K nesouhlasu podatele s MÚK Troubsko uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 včetně MÚK a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí je u záměru silnice I/43 uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K překračování zákonných imisních limitů viz. vyhodnocení připomínky 7.1.a) níže.

K požadavku na doložení intenzit dopravy uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ÚS JMK. Pro úplnost dodáváme, že stavební zákon neukládá při zpracování ZÚR dokládání intenzit dopravy.

Vyhodnocení připomínky č. 11.2.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Požadavky na řešení propojení Troubsko – Bosonohy jsou podrobnosti řešení územního plánu. Záměr napojení obce Troubsko a MČ Brno-Bosonohy nebyl vymezen v ZÚR JMK. U záměru silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice ozn. DS40 je v úkolech pro územní plánování v bodě i) uvedeno *Propojení Bosonohy–Troubsko zajistit pro nemotorovou dopravu a prověřit přeložku silnice III/15274.*

Podle odůvodnění k záměru DS40 p*ožadavek na prověření silničního propojení Troubsko–Bosonohy vychází z předpokladu, že realizací MÚK Troubsko v uvažované podobě nejspíše dojde ke zrušení stávající silnice III/15274 mezi Bosonohami a Troubskem. Jako součást následných kroků je tedy nutné ve spolupráci s MD (ŘSD), JMK a dotčenými obcemi či městskými částmi (tj. nejspíše s Brno-Bosonohami, Troubskem a Ostopovicemi) nalézt shodu v problematice potřebnosti nového propojení, které by tuto silnici plně nahradilo, a případně také v možnosti jeho konkrétního řešení. Přímé propojení pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Bosonohami a Troubskem musí být zachováno. A1 ZÚR JMK v této věci nepředjímá žádné řešení.*

Vyhodnocení připomínky č. 11.3.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA). Koridor D41 silnice I/43 byl hodnocen viz. oddíl A dokumentace SEA. V kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* jsou popsány potencionální vlivy. Z vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant dotčením podzemních vod zabýval a došel k závěru, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování konkrétně požadavek na *minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně.*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval. Dotčení lokality Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: "*V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9 170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střevíčník pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.*"

Vyhodnocení připomínky č. 7 podání P04

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Za tímto účelem byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navrhována plocha pro dálniční odpočívku D1 Troubsko. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Případná realizace by musela být nutně podmíněna rozsáhlou řadou opatření, z nichž za nejpodstatnější považuje projektant oddálení plochy od zástavby a realizaci takových opatření, která povedou ke splnění hlukových limitů nejen pro odpočívku, ale i pro hluk z dálnice D1.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru odpočívky a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že změna DS10 významně nemění hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Využití koridoru DS10 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS10 uveden návrh opatření:

- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 s ohledem na minimalizaci rozsahu záborů ZPF a vlivů na odtokové poměry.

- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 v místě odpočívky Troubsko s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (zejména východně od ul. Zahradní, Troubsko), s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění). Vytvořit územní podmínky pro nahrazení kácených dřevin.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [19] do Úkolů pro územní plánování.

K bodu 7.1. a)

Pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

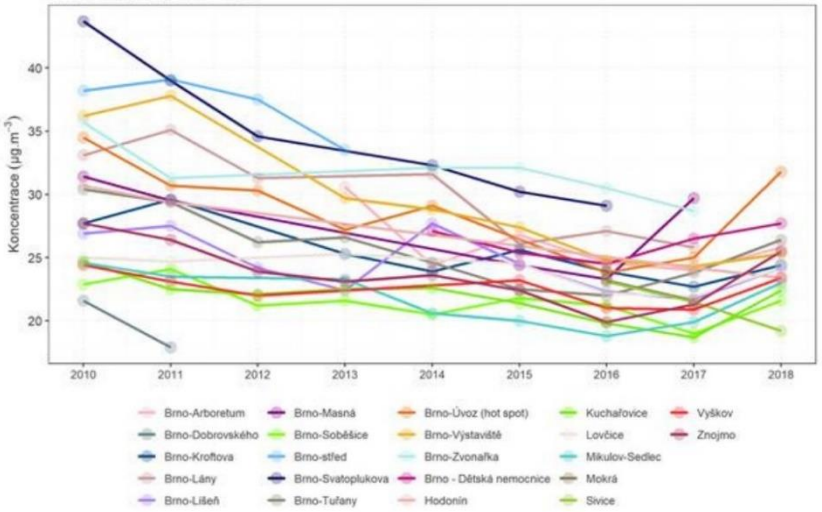
- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

Jen pár grafů pro ilustraci –

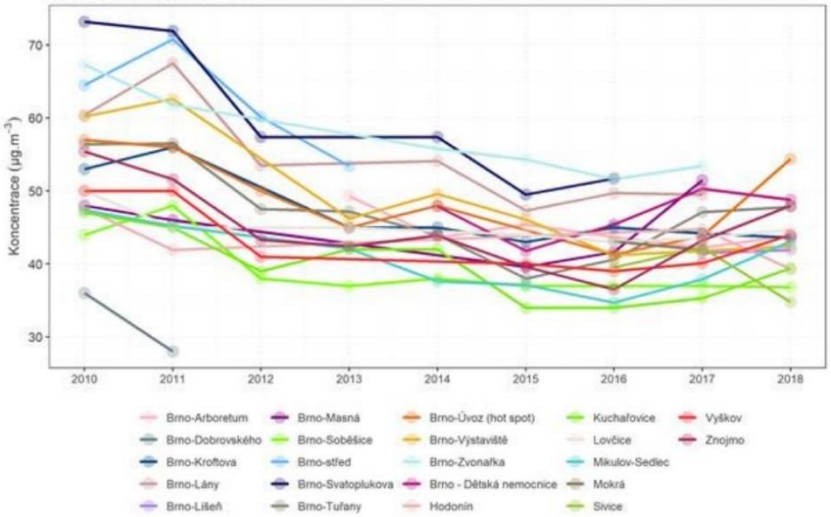
Vývoj průměrných ročních koncentrací PM_{10}

Jihomoravský kraj, 2010 - 2018



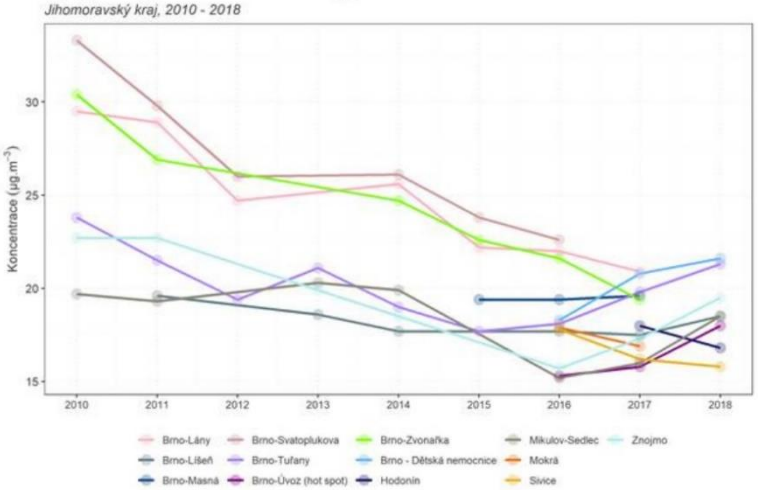
Vývoj 36. nejvyšších denních koncentrací PM_{10}

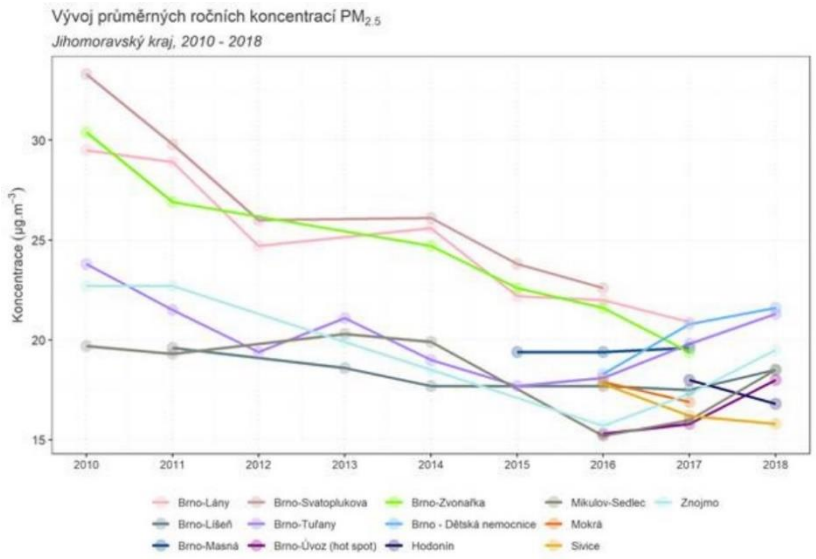
Jihomoravský kraj, 2010 - 2018



Vývoj průměrných ročních koncentrací $PM_{2.5}$

Jihomoravský kraj, 2010 - 2018





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Ve druhém odstavci podatel zmiňuje Brno – Tuřany k nepravdám uvádíme exaktní data z tabelární ročenek ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html).

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany

data: za rok 2019

reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)

typ měř. programu: manuální měřící program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 μg/m^3, imisní limit (IL) 200 μg/m^3
- četnost překročení IL – 0 případů/rok
- MV 19 –61,8 μg/m^3, IL nestanoven
- průměrná roční koncentrace 13,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 μg/m^3, imisní limit (IL) 50μg/m^3
- četnost překročení IL – 11 případů/rok
- průměrná roční koncentrace 19,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 μg/m^3, IL 25 μg/m^3

- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 μg/m^3
- maximální hodinová koncentrace 36,7 μg/m^3, IL 350 μg/m^3

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO_2 roční koncentrace	[µg/m³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Obec poukazuje na situaci před 9 lety a naprosto opomíjí posledních 7 let. To jasně vystihuje snahu zamlčet důležité údaje. Počty dní s překročenou hodnotou imisního limitu za chybějící roky 2010 – 2016 uvádí následující tabulka. Z ní je patrné, že posledních 8 let k překročení imisního limitu nedošlo.

Lokalita	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brno-Tuřany	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11

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.

Smogové situace

Opět velmi zavádějící podání informací ve snaze uvést čtenáře v omyl. Podatelé v první odstavci pojednávají o zvláštních imisních limitech, aby následně ve druhém odstavci použili pro porovnání standardní denní imisní limit. Tímto spojením je evokováno, že byl více než 4x překročen limit pro vyhlášení smogové situace. To je naprosto zavádějící. Pro vyhlášení smogové situace je potřeba dosáhnout koncentrace 100 $\mu g \cdot m^{-3}$, a to v klouzavém průměru 24h resp. 12h (podmínky vyhlašování se měnily, více viz studie [1]).

Navíc opět srovnává maximální hodnotu (1. nejvyšší koncentraci v roce 2010) s **imisním limitem. Opět naprosto zavádějící a manipulační informace. V roce 2010 byla v Brně – Tuřanech 36.**

[1] Vyhodnocení smogových situací v Jihomoravském kraji v lednu a únoru 2017 (Brno, 2017)

nejvyšší denní koncentrace PM_{10} rovna 56,4 $\mu g \cdot m^{-3}$, limit tedy byl překročen o 13 %. Navrhovatelé tak vypíchli jeden den v roce bez vysvětlení, proč k tomu došlo, proč všechny lokality měřily vysoké koncentrace a hodnotí podle toho celý rok (imisní limit se vztahuje k hodnocení za kalendářní rok).

Smogová situace je podle ust. § 10 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů stav mimořádně znečištěného ovzduší, kdy úroveň znečištění oxidem siřičitým, oxidem dusičitým, částicemi PM_{10} nebo troposférickým ozonem překročí některou z prahových hodnot uvedených v příloze č. 6 k tomuto zákonu za podmínek uvedených v této příloze. Podrobně a souhrnně uvedeno zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/smog/SVRS_pravidla-fungovani.pdf

Pro úplnost je nutno uvést, že uvedený polétavý prach o velikosti do 10 µm označovaný jako PM_{10} má zákonem stanoveny celkem 2 limity – jednak roční průměr ve výši 40 $\mu g \cdot m^{-3}$ a dále pak denní průměr ve výši 50 $\mu g \cdot m^{-3}$ s tím, že je tolerováno 35 dnů v kalendářním roce, kdy tento limit může být překročen. Tato tolerance je tam uvedena právě z důvodu pravidelného zhoršování rozptylových podmínek v zimním období (inverzní stavy ovzduší) a jedná se tedy o mimořádný stav znečištěného ovzduší, kterému nelze účinně předcházet při současné úrovni poznání. Zvláštní imisní limity, tedy v zákonné terminologii „informativní prahové hodnoty“ resp. „regulační prahové hodnoty“ ve skutečnosti žádnými imisními limity nejsou. Jedná se o určitou stanovenou úroveň mimořádného stavu znečištění, kdy je nutno informovat veřejnost, popř. regulovat, tedy omezit provoz vybraných zdrojů, tak aby nedocházelo ke zbytečnému zhoršování nepříznivého stavu ovzduší.

Podatelé poukazují na to, že v Brně byla vyhlášena 1 smogová situace v lednu 2017 a 1 smogová situace v únoru 2017. V celé ČR bylo v lednu z důvodu vysokých koncentrací PM_{10} vyhlášeno **20 smogových situací** a **12 regulací,** v únoru pak **19 smogových situací** a **5 regulací** [2] [3]. Z toho je patrné, že se nejednalo o situaci, která nastala pouze v Brně a jeho okolí vlivem nějakého lokálního zdroje. Od roku 2017 žádná smogová situace v Jihomoravském kraji vyhlášena nebyla.

Jihomoravský kraj disponuje odbornou zprávou **Vyhodnocení smogových situací v Jihomoravském kraji v lednu a únoru 2017**

(online - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=344132&TypeID=7)

Neexistuje žádná příčinná souvislost mezi zmiňovaným územím a jeho zdroji a úrovní znečištění přesahujících hodnotu zvláštního imisního limitu pro PM_{10}.

Příčiny poslední smogové situace pro částice PM_{10} na území JMK (doslovná citace z materiálu):

- Smogové situace v lednu a únoru 2017 postihla plošně celé území Moravy a většinu území ČR v důsledku nepříznivých rozptylových podmínek, podpořených nízkými teplotami a prouděním vzduchu od SV.
- Významný vliv na plošném zatížení území Jihomoravského kraje vysokými koncentracemi PM_{10} měly lokální topeniště, ve kterých bylo vlivem nízkých teplot nutné intenzivněji topit. Dále se na měřených koncentracích podílel dálkový transport znečištění z Polska a Moravskoslezského kraje.
- Obdobná situace zvýšených koncentrací PM_{10} se ve stejném období vyskytla v celé střední Evropě. Zvýšené koncentrace byly měřeny v Německu či v Rakousku. Velmi vysoké koncentrace PM_{10} a SO_2 byly měřeny v Polsku.
- V případě lednové smogové situace byla velmi důležitým faktorem teplota a teplotní inverze. Leden byl o 3 – 4 ˚C chladnější, než je dlouhodobý průměr. To se projevilo v nutnosti

[2] http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/mes_zpravy/LEDEN_2017.pdf
[3] http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/exceed/summary/others_2017_CZ.html

intenzivněji topit. Ke špatnému rozptylu škodlivin přispěla i teplotní inverze a špatné rozptylové podmínky.

- V případě smogové situace v únoru 2017 hrála teplota a teplotní inverze také svůj vliv. Avšak na zvýšených koncentracích PM_{10} se rovněž významně podílel dálkový transport ze severovýchodních směrů. Zatížení z těchto směrů bylo měřeno na lokalitách od polských hranic až po hranice s Rakouskem.
- Charakter zimy a meteorologické podmínky v topné sezóně pak kromě smogových situací ovlivňují i počet dní s průměrnou denní koncentrací PM_{10} vyšší, než je hodnota imisního limitu (50 $\mu g \cdot m^{-3}$). Za kalendářní rok může být těchto dní 35, při vyšším množství se již jedná o překročení imisního limitu dle zákona č. 201/2012 Sb. V roce 2016 se v lokalitě Mikulov-Sedlec vyskytly pouze 3 takové dny za celý kalendářní rok, v lednu 2017 jich bylo 13.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr 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. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)* a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení a v oblasti ochrany ovzduší zcela záměrně a účelově využívají historické údaje o znečištění ovzduší, které však již byly v čase překonány. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

K bodům 7.1. b) a c)

Odkaz na rozsudek je irelevantní vzhledem k tomu, že se jedná o rozsudek vztahující se k územnímu rozhodnutí, kterým byla umístěna stavba. Územní řízení je řízením, kterým se prokazuje splnění limitů využití území. Jinak tomu je u zásad územního rozvoje – viz výše uvedené rozsudky uvedené u připomínky č. 2. Rovněž odkaz na Oznámení EIA, jehož součástí byla hluková studie (komentovaná v bodě c) podání), která se zpracovává k úrovni dokumentace k územnímu řízení, je pro úroveň A1 ZÚR JMK irelevantní.

K bodům 7.1. d) a 7.2.

Příslušné dotčené orgány MD (dle podatele zásad do projektu VRT Benešov – Brno) a MŽP (zábor ZPF) neměly k vymezení plochy pro odpočívku připomínky.

Vyhodnocení připomínky č. 8 podání P04

Záměr napojení obce Troubsko a MČ Brno-Bosonohy nebyl vymezen v ZÚR JMK. U záměru silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice ozn. DS40 je v úkolech pro územní plánování v bodě i) uvedeno *Propojení Bosonohy–Troubsko zajistit pro nemotorovou dopravu a prověřit přeložku silnice III/15274.*

Podle odůvodnění k záměru DS40 p*ožadavek na prověření silničního propojení Troubsko–Bosonohy vychází z předpokladu, že realizací MÚK Troubsko v uvažované podobě nejspíše dojde ke zrušení stávající silnice III/15274 mezi Bosonohami a Troubskem. Jako součást následných kroků je tedy nutné ve spolupráci s MD (ŘSD), JMK a dotčenými obcemi či městskými částmi (tj. nejspíše s Brno-Bosonohami, Troubskem a Ostopovicemi) nalézt shodu v problematice potřebnosti nového propojení, které by tuto silnici plně nahradilo, a případně také v možnosti jeho konkrétního řešení. Přímé propojení pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Bosonohami a Troubskem musí být zachováno. A1 ZÚR JMK v této věci nepředjímá žádné řešení.*

Vyhodnocení připomínky č. 9 podání P04

K připomínkám k trasování VRT sdělujeme, že vymezený koridor pro VRT není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pro VRT je v ZÚR JMK 2016 vymezena územní rezerva, tj. plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Poř. číslo	**P06** **P07** **P08**	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 83518/2020** **JMK 82884/2020** **JMK 83723/2020**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Citace, k nimž se připomínky vyjadřují:

A)

„Odůvodnění Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje" na str. 147, viz https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk 5/TEXTOVA CAST/ODUVODNENI/IIG.pdf#view=fit:

„Koncepce dopravy Jihomoravského kraje navržená v ZÚR JMK vychází z následujících zásad a principů:

- *Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované i nemotorové s návaznostmi na postupně modernizovanou infrastrukturu sousedních krajů a států.*
- *Prioritou rozvoje dopravní infrastruktury je vytvoření územních podmínek pro dostavbu postupně realizované dopravní sítě transevropského (TEN-T) a republikového významu a pro přestavbu,* ***zkapacitnění a modernizaci stávající silniční a železniční sítě s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel s ohledem na přepravní vztahy****, ochranu životního prostředí a lidského zdraví.*
- ***Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno***
- ***Vytvoření územních podmínek pro možnou územní stabilizaci vedení transevropských koridorů pro rychlá kolejová spojení (VRT) procházející územím Jihomoravského kraje a jejich zapojení do železničního uzlu Brno,"***

B)

„Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území" se na str. 27 v tabulce č. 2.8 v rámci části „Opatření v sektoru doprava", viz https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA CAST/VURU/IIIA.pdf#view=fit:

„Cíle (opatření):

Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (do roku 2030 zajistit přesun minimálně 30 % podílu dálkové nákladní přepravy na železniční a lodní dopravu adekvátně podmínkám ČR).

Vztah: 1

Komentář: K dosažení cíle přispívají Al ZÚR JMK vymezením záměrů modernizace železničních tras (vč. koridorů vysokorychlostních tratí), které navýší kapacitu pro nákladní železniční dopravu a mohou tak přispět k podpoře přesunu nákladní dopravy ze silnic na železnici."

C)

V Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Příloha odůvodnění Al ZÚR JMK, Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn, https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA CAST/VURU/IIIA.pdf#view=fit: strana 152 v rámci kapitoly Železniční doprava, Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje, VRT (Praha — Havlíčkův Brod —) hranice kraje — Brno, pod body ö. 305 a 306:

„(305) RDZ02 VRT Javůrek - Brno

~~RDZ02 A Varianta A „Řeka"~~

- Vedení koridoru: Javůrek — Popůvky — Ostopovice — Brno, Horní Heršpice (napojení na železniční trať č, 250).
- šířka koridoru:
- při předpokládaném vedení po povrchu:
- 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Domašov, Javůrek,

Ostopovice, Ostrovačice, Veverské Knínice;

- minimálně 210 m;
- 100 m v zastavěném území Brna.

Územní identifikace:

SO ORP Brno obec Brno

SO ORP Rosice obec Domašov, Javůrek, Ostrovačice, Říčany, Říčky, Veverské Knínice

SO ORP Šlapanice obec Moravany, Omice, Ostopovice, Popůvky, Troubsko

~~***RDZ02-B Varianta B „Petrov“***~~

~~***▪ Vedení koridoru: Javůrek – Žebětín – Brno, střed.***~~

~~***▪ Šířka koridoru:***~~

~~***- při předpokládaném vedení po povrchu:***~~

~~***▪ 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Domašov, Javůrek, Veverské Knínice;***~~

~~***▪ minimálně 210 m;***~~

~~***▪ 100 m v zastavěném území Brna.***~~

~~***Územní identifikace:***~~

~~***SO ORP Brno obec Brno***~~

~~***SO ORP Rosice obec Domašov, Javůrek, Říčky, Veverské Knínice***~~

(306) Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v koridorech územní rezervy vysokorychlostní trati VRT Praha — Brno se na území JMK stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území, tato kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a tyto úkoly pro územní plánování:

Požadavky na uspořádání a využití území

a) ***Vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků ~~variant~~ VRT (Praha — Brno), na území JMK v úseku hranice kraje — Přibyslavice — Javůrek a ~~variantním~~ v úseku Javůrek — Brno včetně všech souvisejících staveb.***

b) *V koordinaci s koncepcí přestavby ŽUB a podmínkami průchodu rychlých spojení (jejichž součástí jsou i trasy VRT) územím Brna a OB3 metropolitní rozvojovou oblastí Brno vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků dopravně účinného a ekonomicky rentabilního vedení nových tratí rychlých spojení a jejich vzájemného propojení s tratěmi ostatními.*

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území

a) ***Dopravně inženýrské hodnocení včetně širších souvislostí.***

b) *Územní podmínky a průchodnost územím.*

c) *Vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví.*

d) *Socioekonomické důsledky záměru na územní podmínky a změnu v území.*

Úkoly pro územní plánování

a) V ÚPD dotčených obcí vymezit územní rezervu pro ~~varianty~~ VRT hranice kraje — Javůrek — Brno a stanovit podmínky pro její využití

https://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA_CAST/ODUVODNENI/II_priloha.pdf #view=fit

D)

V „Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Kapitola G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení", viz https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA CAST/VURU/IIG.pdf#view=fit: na straně č. 86:

„Koncepce dopravy Jihomoravského kraje navržená v ZÚR JMK a v jejich Aktualizaci č 1 vychází z následujících zásad a principů:

- ***Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované i nemotorové s návaznostmi na postupně modernizovanou infrastrukturu sousedních krajů a států.***
- *Prioritou rozvoje dopravní infrastruktury je vytvoření územních podmínek pro dostavbu postupné realizované dopravní Síté transevropského (TEN-T) a republikového významu a* ***pro přestavbu, zkapacitnění a modernizaci stávající*** *silniční a* ***železniční sítě s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel s ohledem na přepravní vztahy****, ochranu životního prostředí a lidského zdraví.*
- ***Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno****, dopravy kombinované včetně veřejných terminálů s vazbou na logistická centra, integrovaného dopravního systému včetně terminálů IDS a cyklistické dopravy jako každodenní formy přepravy na krátké vzdálenosti.*
- *Vytvoření územních podmínek pro rozvoj letecké dopravy osob i nákladu (návaznost na VLC Brno) a dále infrastruktury pro rozvoj rekreace, prioritně vodní cesty — Baťův kanál a páteřních cyklistických tras a stezek*
- ***Vytvoření územních podmínek pro možnou územní stabilizaci vedení transevropských koridorů pro rychlá kolejová spojení (VRT) procházející územím Jihomoravského kraje a jejich zapojení do železničního uzlu Brno."***

A dále v rámci sekce „PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY" na straně 201:

- *RDZ02 VRT Javůrek – Brno (k bodům 303, 305, 306 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)*

Řešení:

Byla zrušena varianta územní rezervy RDZ02-B (Varianta Petrov), bylo změněno označení dosavadní varianty RDZ02-A na RDZ02.

Odůvodnění:

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno". SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka"). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov", tj. v tomto případě variantu RDZ02-B. Protože dále již není spojení Javůrek— Brno sledováno ve variantách, je možné zbývající trasu územní rezervy podél dálnice Dl označit jako RDZ02*. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha — Brno — Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020. Do té doby není k dispozici relevantní podklad, na základě kterého by bylo možné rozhodnout o územní rezervě RDZ02 (zrušení a nahrazení návrhovým koridorem). Proto je územní rezerva v ZÚR JMK ponechána."*

a dále na str. 201:

- *RDZ04 Nová trať Brno, Slatinka — Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB Petrov (k bodům 309, 310 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)*

Řešení:

Byly zrušeny obé varianty územní rezervy RDZ04, tj. RDZ04.A a RDZ04-B.

Odůvodnění:

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno". SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka"). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov", tj. v tomto případě variantu RDZ04-A i RDZ04-B"

a dále str. 203:

- RDZ08 trať č 300 a 340 Zbýšov — Slavkov u Brna („Křenovická spojka") (k bodům 317, 318 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ08 ve variantách RDZ08-A (jižní) a RDZ08-B (severní) zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V rámci Studie proveditelnosti Veselí nad Moravou — Blažovice bylo prokázáno, že pro potřeby tratě Brno — Kyjov — Veselí nad Moravou není Křenovická spojka ekonomicky efektivní. ***Nicméně potřebnost/účelnost Křenovické spojky souvisí spíše s projektem ŽUB a zejména s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD). Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která může výrazně akcentovat potřebu SJKD****. Studie proveditelnosti SJKD však dosud nebyla zadána. Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě Křenovické spojky, a to vzhledem k dosud nevyjasněné podobě rychlého spojení RSI Brno — Přerov (role nové konvenční a nové vysokorychlostní trati) a výsledné podobě Severojižního kolejového diametru, se kterým řešení úzce souvisí (má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna — Újezd u Brna — ŽUB — Královo Pole —* Tišnov). Z toho důvodu jsou územní rezervy pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána.

- *RDZ09 Výhybna Zbýšov (k bodům 319, 320 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)*

Řešení:

Územní rezerva RDZ09 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V rámci Studie proveditelnosti Veselí nad Moravou — Blažovice bylo prokázáno, že pro potřeby tratě Brno — Kyjov — Veselí nad Moravou není Křenovická spojka ekonomicky efektivní. ***Nicméně potřebnost/účelnost Křenovické spojky souvisí spíše s projektem ŽUB a zejména s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD)****. Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která může výrazně akcentovat potřebu SJKD. Studie proveditelnosti SJKD však dosud nebyla zadána Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě zbýšovské výhybny, a to vzhledem k dosud nevyjasněnému cílovému řešení Křenovické spojky a zejména Severojižního kolejového diametru, se kterým řešení úzce souvisí (má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna — Újezd u Brna — ŽUB — Královo Pole — Tišnov). Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána."*

a dále na str. 204:

- *RDZIO Trať č 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice — Sokolnice (k bodům 321, 322 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)*

Řešení:

Územní rezerva RDZ10 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Záměr nebyl prověřován samostatnou studií, ale byl rámcově prověřen v rámci Studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno a souvisí s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD). Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která předpokládá na rameni mezi Brnem a Sokolnicemi interval mezi vlaky osobní dopravy 15 minut v obou směrech. Potřeba zkapacitnění úseku Chrlice — Sokolnice se pak jeví jako nutná. ***Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě zkapacitnění trati č. 300, neboť její řešení souvisí s dosud nevyjasněným cílovým řešením Severojižního kolejového diametru, kterého je součástí*** *(má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna — Újezd u Brna — ŽUB — Královo Pole — Tišnov). Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána."*

1. Připomínky ke stanovení rezervy pro průchod železničních tratí ŽUBem v obou základních variantách modernizace ŽUB

1.1. Připomínka ke splnění požadavku stavebního zákona na pořizovatele krajské územně plánovací dokumentace

Jak je ve výše uvedených citacích uvedeno, JMK si v rámci „Odůvodnění Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje", a zejména v rámci „Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Kapitola G „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení" sám stanovil a deklaruje, že navržené řešení zajistí *„zkapacitnění a modernizaci stávající železniční sítě s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel s ohledem na přepravní vztahy" a „vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno"*

V případě trasování železničních tratí, zejména 1. tranzitního železničního koridoru (1. TŽK) však na tuto svou ze zákona stanovenou roli v rozporu s právními předpisy rezignuje, když — přestože se jedná o nadmístní záměr — nechává stanovit koridor pro železnici až v rámci územního plánu města Brna.

Tím dochází ke střetu se stavebním zákonem, protože město Brno není zodpovědno za funkčnost nadregionálních systémů, nemá, narozdíl od JMK, povinnost řešit dopady vedení tratí na svém území do celé regionální i nadregionální sítě. JMK tuto svou zákonnou povinnost stanovovat koridory pro nadmístní záměry nemůže z tohoto důvodu delegovat níž, zejména pokud se jedná o dopravní stavbu, která může mít zásadní dopad do fungování či nefungování železniční dopravy.

Požadavek připomínky č. 1.1:

Požaduji, aby Kraj koridor pro železniční dopravu pro tratě ŽUBu (zejména pro 1. TŽK) v rámci Aktualizace ZUR stanovil a byl tak v souladu s vlastním komplexním zdůvodněním.

1.2. Připomínka na nutnost stanovit územní rezervu pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity železniční sítě pro nákladní i osobní dopravu

Není pravda, že by *„**na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab)"***, jak komplexní odůvodnění v RDZ08, RDZ09 a RDZ10 mylně uvádí. Na uvedeném jednání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 30. května 2018 bylo schváleno následující:

(...) „Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:

- ***SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.***
- ***Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.***
- *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD"*

Tyto podmínky, které Centrální komise jako nedílnou část svého usnesení přijala, jak bude dále ještě uvedeno, ale zatím nebyly naplněny. Toto posouzení teprve nyní probíhá, jak bude níže uvedeno.

Na základě rozhodnutí Centrální komise z 30. května 2018 vzala dne 10. 7. 2018 jako bod 3. „Informace o přestavbě železničního uzlu Brno čj. 574/18" Vláda materiál na vědomí v sekci D. Různé, dle kterého se má postupovat takto:

„Současně byly SŽDC uloženy následující podmínky pro další přípravu investiční akce: (...)

- *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
- ***Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.“***

Je zřejmé, že Centrální komise i následně Vláda si uvědomovaly objektivní a zásadní problémy ohledně propustnosti modernizovaného ŽUB v upřednostněné variantě Ab. Pokud nebudou zdárně vyřešeny, hrozí vybudování nového úzkého hrdla zejména pro nákladní vlaky Jedoucí po transevropském nákladním koridoru RFC7, který propojuje severní část Německa, Českou republiku, Rakousko/Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko.

Vyřešení těchto problémů bude pravděpodobně znamenat buď urbanisticky těžko akceptovatelný návrh nového mimoúrovňového křížení kolejových tras na území Maloměřic a Židenic, nebo upřednostnění varianty ŽUB B „Petrov”, která v Židenicích a dál na jih až do Horních Heršpic zachovává oddělení kolejových tras pro osobní a pro nákladní dopravu bez jejich vzájemného křížení a nové kapacitní hrdlo tak nevytváří.

Tyto aspekty, tedy aktualizace dopravní technologie ŽUB, se aktuálně modelují a počítají v rámci zakázky Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice. Dne 31. 10. 2019 se na profilu zadavatele objevila „Zakázka: Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice". V rámci této velmi komplexní zakázky, viz níže podrobněji, má být znova řešena celá dopravní technologie brněnského železničního uzlu. Tuto zakázku realizuje sdružení firem MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. a SUDOP BRNO, spol. s r.o., které zpracovávaly i SP ŽUB. Obsahem této zakázky je dle Přílohy č. 3 c), Zvláštní technické podmínky, mj. následující:

„*1.1.2.1* ***Aktualizace a zpřesnění navrhovaného kolejového řešení modernizace stanice dle varianty Ab ze studie proveditelnosti, včetně úprav severního zhlaví pro zvýšení kapacity****. Zejména se jedná o posouzení podmínek pro zavedení systému E TCS a dalších aktuálních technických požadavků.*

1.1.2.2 Prověření možných variant řešení přestupních vazeb mezi železniční stanicí a systémem MHD.

1.12.3 Prověření využití stávající výpravní budovy a návrh její úpravy pro vyhovění potřebám pro cestující veřejnost a pro provozní potřeby SŽDC a dopravců.

1.1.2.4 Prověření širších urbanistických vazeb na okolí stanice a návrh řešení přístupových cest do výpravní budovy a na nástupiště z okolí.

1.1.2.5 Návrh a posouzení proveditelnosti modernizace stanice vyhovující provozním potřebám stávajícího uspořádání železničního uzlu a umožňující následnou úpravu do cílového stavu.

1.1.2.6 Aktualizace dopravní technologie železniční dopravy celého železničního uzlu s důrazem na posouzení potřeb nákladní dopravy.

„a dále:

4.11 Požadavky na cílový stav

4.1.1.1 Bude navržena modernizace ŽST Brno-Židenice (v současném stavu se jedná o odbočku) na základě varianty Ab ze „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno” s doplněnými spojkami na severním zhlaví dle Technického prověření dodatečných požadavků sdružení ŽESNAD.CZ ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno*. Navržené řešení bude respektovat Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven.*

4.1.1.2 Bezbariérový přístup na nástupiště bude řešen variantně (výtahy, šikmé chodníky nebo jejich kombinace). Stávající podchod bude prodloužen na druhou stranu kolejiště.

41.1.3 Přístup na zastávku MHD v ulici Bubeníčkova z podchodu navrženého ve studii proveditelnosti v km cca 145, 810 (nové staničení) bude navržen variantně (podél tělesa dráhy nebo mezi kolejemi přímo pod most v ulici Bubeníčkova),

4.1.1.4 Budou navrženy objekty pro potřeby cestujících v místě přestupní vazby mezi železnicí a MHD,

***4.1.1.5 Budou navrženy předjízdné koleje u stávající koleje č. 1K podle Technického prověření dodatečných požadavků sdružení ŽESNAD.CZ ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno**. U těchto kolejí bude posouzen podélný sklon ve vztahu k ustanovení odst. 8 § 13 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a čl.9.1,3 ČSN 73 6360-1. Tyto úpravy budou zpracovány a posuzovány samostatně."*

a dále:

„4.2.1 Dopravní technologie cílového stavu

4.2.1.1 Dopravní technologie bude zpracována jak pro samotnou ŽST Brno-Židenice, tak i pro celou oblast řešení přestavby železničního uzlu Brno (viz bod 4.2.1.2). Součástí je i prověření podmínek ze schvalovacího protokolu ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno týkající se prověření podmínek pro nákladní dopravu.

4.2.1.3 Nad rámec požadavků Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění, přílohy 1, bude pro výhledový rozsah dopravy zpracován GVD pro období min. čtyřhodinové přepravní špičky včetně přilehlých mezistaničních úseků a plán obsazení kolejí. Bude zpracován rovněž i fragment pro dopravně exponované části uzlu i mimo špičku v období minimálně 2 hodin.

***4.2.1.4 Koncepce železniční dopravy bude pro horizont 2035 vycházet z SP ŽUB. U dálkové osobní dopravy se dle vyjádření MD č. j. 268/2019-520-DOP/2 nepředpokládají změny. V případě nákladní dopravy bude zhotovitel vycházet z podkladů a informací uvedených v totožném vyjádření MD č.j. 268/2019-520-DOP/2.** V případě regionální osobní dopravy bude jedinou změnou vypuštění linky S37 (za předpokladu dobudování nástupišť v žST Šlapanice). Zhotovitel ZP u objednavatele regionální dopravy zajistí písemné vyjádření k možnosti zrušení linky S37."*

Vyjádření MD č. j. 268/2019-520-DOP/2, o kterém hovoří bod 4.2.1.4, je dopis 1. náměstka Ministerstva dopravy Ing. Tomáše čočka, Ph.D., náměstkovi pro modernizaci dráhy SŽDC, Ing. Mojmíru Nejezchlebovi ze dne 2. 8. 2019, kde jsou upřesněny počty nákladních vlaků a jejich směry, s nimiž se má v rámci aktualizace dopravní technologie počítat.

Tato v době podání připomínek vznikající projektová dokumentace je právě výsledkem usnesení vlády a rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, které požadovaly, aby SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracovala „*technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab"* a aby toto technicko-ekonomické prověření bylo před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení „*předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu*" .

Podrobnější technické zdůvodnění připomínky:

V rámci projektu modernizace ŽUB doposud nebyla dostatečně řešena (tak, aby to odpovídalo Krajem definovaným potřebám ZÚR) železniční nákladní doprava.

Teprve po dokončení SP ŽUB se ukázalo, že se nedostatečně v rámci SP ŽUB řešila propustnost pro nákladní železniční dopravu. Na objektivně značné nedostatky ohledně kapacity pro nákladní dopravu poukázal profesní spolek Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky, ŽESNAD. Z důvodu svého vzniku v období až po zahájení prací na SP ŽUB se do zpracování studie nemohl zapojit, což ale ospravedlnit vytvoření nových „kritických míst a úzkých hrdel, která by v budoucnu ohrozila rozvoj železniční nákladní dopravy jak v rámci transevropského nákladního koridoru RFC7, tak při obsluze řady železničních stanic a průmyslových vleček v Brně a jeho okolí.

Tento profesní spolek již v dopise 130/2018 z 9. 4. 2018 pro Ing. Tomáše čočka, Ph.D., 1. náměstka ministra dopravy ČR[1] vyjmenoval několik aspektů, které shrnul v příloze dopisu „Obavy železničních nákladních dopravců ze sloučení osobní a nákladní železniční dopravy pro průjezd železničním uzlem Brno[2] , kde na 6 stránkách stručně uvádí jednotlivé klíčové a pro kapacitu a propustnost nákladní dopravy v ŽUB fatální problémy, ze kterých v závěru zdůrazňuje tyto:

„Provozní technologie SP železničního uzlu Brno nebyla projednána s železničními nákladními dopravci (ani s ČD Cargo). ŽUB v tzv. odsunuté poloze znemožňuje využití trati Brno — Havlíčkův Brod — Kolín a investice vynaložené na její rekonstrukci a modernizaci nebudou využity.“

Pokusím se pro potřeby tvorby Aktualizace ZÚR stručně popsat, v čem tkví vážné kapacitní problémy ŽUB ve variantě Ab omezující především rozsah budoucí nákladní železniční dopravy, ale s negativním dopadem i na osobní segment. Podrobněji je to uvedeno v odkazovaných přílohách, písmem i obrazové, na které jako na nedílnou součást mé připomínky tímto odkazuji a žádám, aby byla řádně vypořádána.

Protože je již v současnosti téměř vyčerpána kapacita 1. tranzitního železničního koridoru v úseku Brno — Česká Třebová (především z důvodu souběhu hustě trasované mezistátní dálkové i brněnské příměstské osobní dopravy), vzniká potřeba odklonit vytrvale rostoucí nákladní segment mezi Brnem a Kolínem z tohoto koridoru na trať vedoucí přes' Vysočinu (Havlíčkův Brod), která má nevyčerpanou kapacitní rezervu. Tato trať má ale pro těžkou nákladní dopravu svou nevýhodu — obtížnější sklonové poměry. Již z/do Brna-Maloměřic nákladní vlaky trasované přes Vysočinu potřebují tzv. přípřež nebo postrk (vedení vlaku více lokomotivami). Z důvodů dopravní i klimatické politiky (viz „Bílá kniha . ") je žádoucí maximum cargodopravy převést ze silnic na železnici, tedy počty nákladních vlaků se mají v tomto a příštím desetiletí o desítky procent navyšovat.

Přivěšení a odvěšení přípřežních či postrkových lokomotiv je pouze jedním z důvodů, proč nákladní vlaky opouští v Brně-Maloměřicích hlavní průběžné koleje a směřují na kolejiště, které se nachází východně od nich.

Dalším důvodem je třídění vozů na místním spádovišti (platí pro tzv. relační vlaky), další vlaky zastavují v Maloměřicích z důvodů nácestné technické prohlídky vozů, jiné vlaky obsluhují vlečky zaústěné do místní stanice, do Brna-Židenic či do dalších stanic v Brně a jeho okolí. V součtu je takových vlaků většina.

Problém nastane, a to pouze u variant modernizace brněnského uzlu s hlavním nádražím přemístěným do polohy dnešního Dolního nádraží (tedy u všech subvariant varianty A „Řeka"), v okamžiku, kdy se nákladní vlaky mají rozjet z Brna-Maloměřic na kteroukoli trať či vlečku vedoucí odtud jižním směrem. Takový rozjezd nákladního vlaku totiž trvá pět až sedm minut. Při tomto rozjezdu, aby se dostaly na kolej určenou pro směr od severu k jihu, musí ale nejprve úrovňově překřížit v Brně-Židenicích průběžné koleje vedoucí od jihu na sever (směr Havlíčkův Brod a směr Česká Třebová). A právě takových pěti až sedmiminutových „oken” pro rozjezdy nákladních vlaků, kdy na sever nemůže jet žádný (osobní ani nákladní) vlak, se zoufale nedostává. Ve špičkách osobní dopravy, která na rozdíl od silnic trvá po téměř celý pracovní den, jezdí už v současné době jen ve směru z jihu na sever každou hodinu čtyři osobní vlaky směr Kuřim, čtyři osobní vlaky směr Blansko, minimálně dva expresy směr Česká Třebová a jeden rychlík směr Havlíčkův Brod. Celkem tedy 10–11 vlaků osobní dopravy, z nichž každý zabere cca tříminutové „okno”. To znamená třicet minut z jedné hodiny jen pro osobní vlaky v jednom směru. K tomu ovšem je třeba přičíst i vlaky nákladní.

A samozřejmě nákladní vlaky, rozjíždějící se z Brna-Maloměřic potřebují pro sebe volné koleje vedoucí na jih, čili po nich (přesně po jedné ze dvou určených pro tento směr) také nemohou v době (pěti až sedmiminutového rozjezdu) jet žádné jiné osobní či nákladní vlaky.

Navíc stejný problém (byť s potřebou kratšího časového „okna”) platí i pro lokomotivy a soupravy, které vyjíždí z maloměřického depa Českých drah.

Při započtení všech těchto okolností dostaneme tristní výsledek. Během špičky mohou stanici Brno-Maloměřice opustit jižním směrem pouze dva, ve výjimečných případech maximálně čtyři nákladní vlaky za hodinu (týká se denní doby pracovních dnů), tedy počet, který je zejména pro transevropský nákladní koridor RFC7 naprosto nedostatečný.

Zarážející je, že výše popsaný problém vůbec nenastává jak v současném uspořádání kolejí v brněnském železničního uzlu, tak ve všech subvariantách varianty B „Petrov”. V těchto případech totiž nákladní vlaky, rozjíždějící se z Brna-Maloměřic na jih nekříží žádnou kolej určenou pro vlaky osobní dopravy, protože nákladní průtah brněnským uzlem vede na východ od kolejí vedoucích na

stávající hlavní nádraží a protože kolejiště v Brně-Maloměřicích, určené pro výše zmíněné účely leží od těchto kolejí rovněž východním směrem..

Mimoúrovňové křížení na tomto místě (v Brně-Židenicích) by bylo z důvodů prostorových omezení v zastavěném území možné realizovat jen velmi obtížně, výsledek by vyvolal (estetické důvody) odpor urbanistické obce.

Dle odborného posouzení organizace ŽESNAD lze výše popsaný problém vyřešit přidáním páté koleje k plánovanému čtyřkolejnému průtahu mezi Židenicemi a hlavním nádražím v odsunuté poloze. To ale znamená dramatické zásahy do stávající podoby projektu, který předpokládá, že ze současného dvojkolejného nákladního průtahu v Židenicích, který je na náspu s příčným řezem o tvaru lichoběžníku, vznikne výstavbou opěrných zdí těleso s příčným řezem ve tvaru obdélníku s prostorem v koruně pro umístění čtyř kolejí. I takovéto řešení naráží předepsané limity hlukové zátěže v místě přilehlých obytných domů (zejména v ulici Klíny). Pátou kolej už tímto způsobem umístit nelze. Návrh ŽESNADu tak pravděpodobně znamená změnu vydaného územního rozhodnutí, je i mimo podmínky pro přiznání staré hlukové zátěže, a dostává se zejména tak blízko obytným domům, že by bylo nutné minimálně v ulici Klíny tyto domy vykoupit/vyvlastnit.

Zde na této ulici vlastním nemovitost, čili jsem přímo Aktualizací ZUR dotčen a požaduji, aby JMK vyřešil tuto problematiku celistvě, abych jako majitel nemovitosti s určitostí věděl, jak bude moje nemovitost v případě pěti kolejí na místě dnešního dvoukolejného nákladního průtahu zasaženo. Nesouhlasím předem s vypořádáním, že ZUR tyto věci neřeší, že je to až následné projektové dokumentace apod. ZUR musí řešit dostatečné koridory pro veškerou železniční dopravu, vč. dopadů, které tyto dostatečně kapacitní koridory mají do stávající zástavby.

Pokud stát chce realizovat variantu A „Řeka", musí přijít s řešením, které prokáže dostatečnou kapacitu, jež má rezervu pro rozvoj jak nákladní, tak osobní dopravy. Následně, jak ukládá Centrální komise ministerstva dopravy, se výsledky vrátí k posouzení. S ohledem na finanční náročnost nově navrženého řešení (bude-li jaké) by měla proběhnout aktualizace ekonomické a finanční analýzy.

Teprve poté může být definitivně rozhodnuto finálně o výběru varianty modernizace ŽUB.

Aktualizace ekonomického posouzení (konkrétně CBA, cost-benefit analysis) variant modernizace ŽUB bude nezbytná z důvodu významného navýšení investičních nákladů (v případě nalezení kapacitně dostačujícího řešení varianty A). Zpracování CBA je nezbytnou podmínkou při finanční spoluúčasti EU. Připomínám, že CBA zpracovaná v rámci Studie proveditelnosti ŽUB vyšla výhodněji pro variantu B „Petrov". Finančně náročné úpravy varianty A „Řeka" dále prohloubí její ekonomickou nevýhodnost a mohou vést i k výraznému zhoršení vnitřního výnosového procenta (na hodnotu, při které není investici možné kofinancovat z fondů EU).

Kraj je zodpovědný za funkčnost dopravního systému na svém území, výše uvedená fakta nemůže řešit „přehozením" problému na územní plán města Brna, ale musí jako pořizovatel ZÚR vytvořit podmínky pro to, aby do budoucna nevyloučil variantu zajišťující funkční řešení železniční dopravy, jak sám kraj požaduje v odůvodnění.

Požadavek připomínky č. 1.2:

De iure ani de facto v tuto chvíli neexistuje a nemůže existovat žádné závazné rozhodnutí o finálním výběru varianty modernizace ŽUB, proto požaduji, aby Kraj do doby finálního rozhodnutí umožňoval formou územní rezervy v ZÚR variantní vedení tratí pro všechny varianty obsažené v SP ŽUB, a nebo aby sám vyloučil v rámci varianty Ab všechna „kritická místa a úzká hrdla", jak sám sobě ukládá.

Požaduji taktéž upravit vyjmenované texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, že je možné zrušit územní rezervy pro „nepotvrzenou" variantu Petrov, protože bylo rozhodnuto o výběru varianty modernizace ŽUB atd.

Připomínám na tomto místě již jednou výše řečené, že jsem Aktualizací ZUR přímo dotčen na svých právech skrz vlastnictví nemovitosti na ulici Klín a z této pozice proto požaduji, aby JMK vyřešil

tuto problematiku celistvě, abych jako majitel nemovitosti s určitostí věděl, jak bude moje nemovitost v případě pěti kolejí na místě dnešního dvoukolejného nákladního průtahu zasaženo. Nesouhlasím předem s vypořádáním ve stylu, že ZUR tyto věci neřeší, že je to až následné projektové dokumentace apod. ZUR musí řešit dostatečné koridory pro veškerou železniční dopravu vč. dopadů, které tyto dostatečně kapacitní koridory mají do stávající zástavby.

1.3. Připomínka na nutnost stanovit: územní rezervu pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity návazné sítě MHD a SJKD

Koridor pro železnici v rámci ŽUB musí Kraj stanovit i z následujícího důvodu. Jak se praví v části komplexní zdůvodnění:

„Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované i nemotorové s návaznostmi na postupně modernizovanou infrastrukturu sousedních krajů a států.

a

- ***Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno"***

Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem osobní dopravy a vyšší mírou jejího začlenění do přepravních řetězců se jednoznačně míní i městská hromadná osobní doprava, pro kterou musí zvolené řešení modernizace ŽUB také zaručovat podmínky. To se ale zatím neděje.

Stavby pro městskou hromadnou dopravu jsou součástí 6. stavby modernizace ŽUB, „Městská infrastruktura". Tato stavba, resp. kvalitně fungující městská hromadná doprava, je nezbytná pro funkčnost celého projektu modernizace ŽUB. Bez dobrého obsloužení hlavního nádraží (resp. všech zastávek na území města v rámci ŽUB, zejména Brna-Černovic) nemůže celý projekt po dopravní stránce dobře fungovat, což by mělo i přímé negativní ekonomické dopady a bylo by to v rozporu, mimo jiné s klimatickými cíli, které si aktualizace ZUR stanovuje. Za obsluhu nádraží (zastávek) prostřednictvím MHD je sice zodpovědno město Brno, ale dopravní systém v rámci města Brna je přímo determinován podobou železniční dopravy a má přímé dopady na stovky tisíc obyvatel celého Jihomoravského regionu.

Město Brno si je dle vlastních studií a dokumentů vědomo limitů kapacity povrchové MHD. Proto na základě odborného vyhodnocení SP ŽUB Statutární město Brno zaujalo na zasedání Zastupitelstva města Brna Z7/36 dne 27. 2. 2018 následující usnesení:

„Celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB:

- *Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?*

Město Brno dlouhodobě usiluje o stavbu Severojižního kolejového diametru —jako klíčového dopravního systému pro regionální jihomoravskou dopravu. Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obslouženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti Vzhledem k finanční náročnosti stavby SJKD město Brno požaduje financování železniční části SJKD z prostředků státního rozpočtu. Město Brno současně říká, že bez SJKD je realizace modernizace ŽUB v jakékoliv variantě z dopravních důvodů riziková. Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.

- *Které varianty nedoporučujete, ale považujete za akceptovatelné k realizaci?*

Město Brno nedoporučuje variantu Ab a Blb, ale považuje ji za akceptovatelnou k realizaci.

- *Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?*

Město Brno považuje za neakceptovatelné varianty Bez projektu, A a Aa."

Na tomto usnesení spoluinvestora je klíčových několik sdělení. Jednak je to odmítnutí tzv. Nové městské třídy, která je přitom jednou z klíčových komunikacích, po které měla být vedena MHD (trolejbusová) obsluhující budoucí hlavní nádraží. Proti této komunikaci tak, jak byla v rámci SP ŽUB uvažována, je ale trvalý odpor jak občanů, tak dotčené městské části. Statutární město Brno vyjádřilo současně tímto usnesením, že bez Severojižního kolejového diametru (SJKD), nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obslouženo veřejnou hromadnou dopravou.

Dle odborných posudků, které si město Brno nechalo pro své potřeby zpracovat, byla v SP ŽUB nedostatečně dimenzována MHD obsluhující nové nádraží, jak ve svém posudku pro Kancelář architekta města, příspěvkovou organizace města Brna doložil [redacted] z Fakulty dopravní ČVUT Praha, viz https://kambrno.cz/wp-content/uploads/2018/01/%C5%BDUB_posudek_T%C3%BDfa.pdf a [redacted] z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, viz https://kambrno.cz/wp-content/uploads/2018/01/%C5%BDUB_posudek_Drdla.pdf.

Dle posudku Pavla Drdly, str. 20, oddíl 3. Definování kritických bodů dopravní infrastruktury v jednotlivých variantách:

„V rámci městské dopravní infrastruktury je to přetížená tramvajová síť v centrální části města, zejména potom přednádražní prostor, lokalita pod Petrovem, křižovatka Hybešova — Nové Sady — Úzká, křižovatka Nádražní — Dornych — Křenová, křižovatka Nádražní — Novosady — Husova — („Bulvár'), apod. Podle výše uvedených výsledků z tabulek velmi kritickou situaci může ve variantě A způsobit návrh o několik desítek procent zvýšit počet spojů během dopravní špičky (dnes je toto již na hranici propustné výkonnosti). Komplikací u varianty A je současně i četné křížení tras spojů linek Nádražní—' Benešova a Nádražní— Křenová/Dornych. Dále je třeba upozornit na zatížení „Nové městské třídy" a ulice Křenová, apod."

Zmiňované tabulky na stranách 17 a 18 Drdlova posudku ukazují nárůst tramvajové dopravy na nejexponovanějších komunikacích o desítky procent, např.: Pod Petrovem (ulice Nádražní — mezi křižovatkami s ulicemi Hybešova a Husova) je *„u varianty A četnost spojů ve špičkové hodině téměř 0 40 % větší jak v současném stavu".*

Zastupitelstvo města Brna na základě těchto posudků, a navíc na základě vlastního rozhodnutí o nerealizaci celé Nové městské třídy (zmiňované posudky i SP ŽUB s ní počítají), konstatovalo v rámci usnesení Zastupitelstva města Brna výše uvedené a podmínilo realizaci projektu modernizace ŽUB souběžnou realizací projektu SJKD, který by bez jakýchkoliv pochyb vnitroměstskou veřejnou hromadnou dopravu dokázal vyřešit.

Bohužel, druhý spoluinvestor modernizace ŽUB, stát, tento požadavek Statutárního města Brna v této podobě neakceptoval. Neakceptaci podmínky města Brna konstatuje samo ministerstvo dopravy ve zprávě pro českou Vládu, kde uvádí, že: *„Ministerstvo dopravy neakceptovalo podmínku města Brna na související výstavbu severojižního kolejového diametru"*, viz materiál Ministerstva dopravy, Čj.: 85/2018-910-IZD, který Vláda ČR vzala na jednání dne 10. 7. 2018 na vědomí v sekci D. Různé jako bod 3. Informace o přestavbě železničního uzlu Brno čj. 574/1 8, viz https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Zadost-o-Poskytnuti-informace-(1)/O´Poskytnute-informace/Zeleznicni-nadrazi-Brno/Informace-o-prestavbe-zeleznicniho-uzlu-Brno.docx.aspx.

Je tedy zřejmé, že městská hromadná doprava, která je přitom rozhodující pro funkčnost nebo nefunkčnost celého systému, je v tuto chvíli dle oficiálního sdělení města Brna jako spoluinvestora modernizace ŽUB zodpovědného za 6. stavbu projektu ŽUB nevyřešena a také bez SJKD velmi riziková.

O nedostatečné kvalitě SP ŽUB v části týkající se neželezniční dopravy Jihomoravský kraj ví, protože na řídících/výrobních výborech SP ŽUB k této záležitosti bylo opakovaně řešeno, že subdodavatel této části, firma AF City Plan, s. r. o., (od 1. 1. 2020 zfúzovala do AFRY CZ s.r.o.) tuto část udělala původně špatně a teprve na základě požadavků Jihomoravského kraje, konkrétně společnosti KORDIS, a. s., se část týkající se jihomoravské dopravy musela předělávat. Důkazy, že se ze strany AF

CityPlan jednalo o pochybení, potvrdil i ředitel KORDISu, Jiří Horský[3] Z tohoto důvodu je nutné relevantně přistupovat i k oficiálním posudkům akademiků, kteří zjistili závažné nedostatky studie proveditelnosti.

Z důvodu nedostatečné kapacity povrchové MHD Statutární město Brno požadovalo z pozice spoluinvestora modernizace ŽUB realizaci SJKD souběžně s modernizací uzlu. Stát ale, jak bylo již uvedeno, odmítl podmínku spoluinvestora, když uvedl, že *„Ministerstvo dopravy neakceptovalo podmínku města Brna na související výstavbu severojižního kolejového diametru," a dále uvedl, že „vybraná varianta však jeho výstavbu nevylučuje."*

To zní na první pohled, že by mohl být SJKD umožněn, ale není tomu tak. Prakticky a zejména realisticky je nepřekonatelný problém v tom, že varianta Ab v sobě neobsahuje počáteční část trasy SJKD, na rozdíl od projektové varianty AC, viz například webové stránky projektu modernizace ŽUB, Europointbrno.cz: *„Ve variantě Ab je uvažováno **zapojení trati od Chrlic zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží"** a „ Varianta Ac představuje poslední možnou kombinaci **zapojení tratí od Chrlic, Břeclavi a Střelic, tedy zapojení trati od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím**".*

Zdánlivě se sice vznik SJKD neznemožní, v praxi ale ano, protože je z hlediska finančního nepředstavitelné, že by se dokončila modernizace ŽUB s povrchovým zapojením tratě od Chrlic do hlavního nádraží, ale vzápětí by se dané území znovu rozestavělo a finančně náročný povrchový úsek by po převedení vlaků do tunelů SJKD zůstal bez využití.

K tomu uvádím, že Rada města Brna na svém zasedání 20. 2. 2018 schválila obsáhlejší pozici města Brna ke studii proveditelnosti ŽUB, kde se stran diametru píše toto:

***„Město Brno preferuje zaústění do samostatné podzemní skupiny v trase Severojižního kolejového diametru (SJKD), tzn. variantu Ac**. A to s podmínkou, že bude zahájena příprava realizace SJKD, jako prvku regionální dopravy, který zajistí adekvátní dopravní obslužnost území, Tato dopravní stavba bude spolufinancována ze strany kraje a města**. Zapojení obloukem v prostoru bývalých jatek a Masné burzy by v případě realizace SJKD bylo zmařenou investicí**, která by navíc nevratně narušila památkově chráněné objekty.*

V případě, že by nebylo akceptováno zapojení tratě od Chrlic v trase případného SJKD, město doporučuje v dalším stupni dokumentace prověřit zaústění do jižního zhlaví nádraží u řeky s využitím stávajícího koridoru Komárovem."

Jak uvádí i komplexní zdůvodnění, studie proveditelnosti na SJKD zatím není zadána. Proces tvorby zadání této studie je velmi zdlouhavý. K návrhu zadání Studie proveditelnosti SJKD, který vytvořila a Statutárnímu městu Brnu zaslala SŽDC, přijala Rada města Brna v říjnu 2018 na základě výše uvedeného toto usnesení[4] .

„Rada města Brna žádá zadavatele Studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru o zohlednění níže uvedených připomínek: (...) Na základě usnesení učiněného na zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z 7/36 konaném dne 27, 2 2018 pod bodem 2, Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, vycházet ve Studii proveditelnosti SJKD z varianty přestavby ŽUB AC, nikoli Ab. " (jde o bod 82 schůze Rady města Brna konané dne 23. 10. 2018[5]). Tyto připomínky nebyly nikdy vypořádány, proces zadávání SP SJKD ze strany SŽDC se ukončil a koalice vzešlá v Brně z komunálních voleb 2018 od té doby připravuje zadání pro studii proveditelnosti.

K samotnému SJKD je třeba uvést ještě jednu podstatnou informaci. V trase, kudy má budoucí diametr vést, je nestabilní podloží, konkrétně v úseku mezi budoucím hlavním nádražím a Moravským náměstím, kdy se pohybujeme ve spraších a sprašových hlínách. Podle vyjádření geologů, například Lubomíra Klimka, ředitele GEOtestu, a. s., bude stavba SJKD vzhledem k podmínkám náročná, a to zejména pod historickým jádrem města Brna V důsledku tunelových razicích prací lze vzhledem k charakteru horniny očekávat, že se bude chovat z části jako kapalina/písek, bude nutné extrémně dobře kotvit domy, aby neujížděly do vznikajícího sesuvu, protože riziko poklesu v důsledku chování horniny zde bude vysoké. Riziko zvyšuje fakt, že diametr bude ražen nízko pod povrchem, těsně pod spodním patrem historických sklepů, aby zastávky

nebyly hluboko pod povrchem, což by značně prodlužovalo cestovní doby, a tedy poškozovalo ekonomiku projektu. Geologové jsou přesvědčeni, že zde tunel realizovat lze, ale budou zde značná rizika, která budou muset být zkoumána v rámci studie proveditelnosti. .

Další část SJKD, mezi historickým jádrem a přesunutým hlavním nádražím vede v územím tzv. Jižního centra, které je v současné době prakticky nezastavěné. Což umožňuje pohodlnou výstavbu této části SJKD hloubení z povrchu. Pokud by se však diametr stavěl až po dokončení ŽUBu, v roce 2035, jak předpokládá vládní Národní investiční plán, je značné riziko, že zde již bude dokončena zástavba a diametr by se musel pod nové zbudovanými objekty při velmi nízkém nadloží razit.

Riziko nerealizace SJKD z důvodů obtížné geologie, z důvodů nákladnosti této stavby v důsledku obtížné geologie či z důvodů protestů a námitek ze strany dotčené i jiné veřejnosti není v současné době nijak ošetřeno, přičemž je z výše uvedených posudků známo, že bez SJKD nebude dostatečně obslouženo budoucí hlavní nádraží ve variantách A Studie. proveditelnosti ŽUB.

Požadavek připomínky č. 1.3:

Kraj je povinen v rámci ZÚR vytvořit podmínky pro co nejkvalitnější železniční dopravu a „k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy", tedy musí systémem rezervy nebo návrhového koridoru zajistit možnost realizace modernizace ŽUB v obou základních variantách.

Na základě výše uvedeného odůvodnění požaduji, aby Kraj do doby finálního dořešení varianty modernizace ŽUB s ohledem na zachování funkčnosti systému veřejné dopravy na území města Brna, které dle aktuálního stavu poznání není ve variantách A „Řeka" možné bez realizace SJKD, (při čemž ale dosud nebyla zadána Studie proveditelnosti SJKD) v rámci Aktualizace Zásad územního rozvoje garantoval možnost realizace modernizace ŽUB ve všech základních variantách (míněny varianty SP ŽUB A „Řeka" a B „Petrov").

Požaduji taktéž upravit příslušné texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, že je možné zrušit „nepotvrzenou" variantu Petrov, že bylo rozhodnuto o výběru varianty atd.

[1]Viz příloha č.1 dokument „příloha c.1 2018-04-09 ŽESNAD.C_Dopisč.j._130_2018_MD_ČR_Tomáš_Čoček_ŽUB.pdf"

[2]Viz příloha č.2 dokument „příloha c.2 2018-04-09 ŽESNAD.C_Dopisč.j._130_a_131_2018_Vyjadřeni_k_ŽUB(2).pdf"

[3] Viz email generálního ředitele Horského vč. příloh, „příloha č.3 Výzva k odstranění následků neoprávněného zásahu do dobré pověsti společnosti AF-CITYPLAN s.r.o. eml"

[4] Viz dokument „příloha č.4 RMB stanovisko k SP ZUB finalni.docx"

[5] Viz dokument „příloha č.5 2c připomínky města k SP SJKD.pdf", příloha č.5 zápisu R7/190 k bodu 82, zápis viz https://www.brno.cz/sprava-mesta/dokumenty-mesta/zapisy-z-rady-mesta:brna/?cislo=3541§rok=2018§dokument=2§platnost=1

2. Připomínka k ponechání variantních rezerv pro RDZ02 a RDZ04, zejména pro VRT ve variantě trasy Javůrek — Žebětín — Brno, střed

V citované části Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Příloha odůvodnění AI ZÚR JMK, Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn a v rámci Komplexního zdůvodnění PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY je na několik RD, které se opět z důvodů chybné interpretace vládního usnesení navrhují sjednotit a odstranit variantní rezervy.

Podrobné zdůvodnění:

V současné době probíhá zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha — Brno — Břeclav, kterou realizují firmy SUDOP PRAHA a.s. a SUDOP EU a.s. V dokumentu nazvaném „Zvláštní podmínky pro zpracování „Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha Břeclav"„je jak zadávací dokumentaci, viz https://zakazky.szdc.cz/document_download_5588. html, tak ve

zveřejněné smlouvě, https://smlouvy.gov.cz/smlouva/5195872, uzavřené dne 4. 4. 2018, část Zvláštní podmínky, viz https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/7126620/E618-S-5575_2017_PH_P%C5%99%C3%ADloha%20%C4%8D%201.pdf v části 4 „Rozsah řešení" uvedeno: „ V Jihomoravském kraji ***je třeba rozpracovat technické řešení zaústění VRT do Železničního uzlu Brno*** *(dále jen ŽUB) tak,* ***jak je v jednotlivých projektových variantách (A, B) a variantě bez projektu obsaženo ve zpracované studii*** *proveditelnosti ŽUB a vyhodnotit proveditelnost takto navrhovaných technických řešení. „*

A dále:

„Železniční uzel Brno

Možnosti řešení modernizace tohoto železničního uzlu jsou předmětem zpracování „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno" (dále také SP ŽUB). V této studii proveditelnosti jsou řešeny tři základní varianty — Bez projektu, A — Řeka, B — Petrov. U všech těchto variant je řešen scénář s výhledovou realizaci vysokorychlostních tratí Praha — Brno a Brno — Vranovice. S ohledem na dosud neuzavřenou otázku výběru výsledné varianty ŽU Bje nutné uvažovat řešení ŽUB ve třech scénářích a k tomu zpracovat technické a dopravně-technologické řešení zapojení VRT.

Zpracovány budou tyto varianty ŽUB:

1 *Scénář ŽUB ve variantě A*
   - *Bude převzato řešení uvažované ve studii proveditelnosti ŽUB*

2 *Scénář ŽUB ve variantě B*
   - *Bude převzato řešení uvažované ve studii proveditelnosti ŽUB*

3 *Scénář ŽUB v alternativním návrhu*
   - *Návrh bude upřesněn v průběhu zahájení prací s ohledem na závěry z projednání SP ŽUB*

Z hlediska technického řešení infrastruktury naváže řešení zapojení do ŽUB na invariantní bod na trase Praha — Brno (přibližně oblast Domašova), invariantní bod na trase Brno — Břeclav (přibližně oblast Modřic) a invariantní bod nové trati Brno — Přerov (přibližně oblast Ponětovic), Ve výchozím stavu bude uvažováno řešení dle stanovených tří scénářů řešení ŽUB Součástí technického řešení bude navržení takových dodatečných úprav nad rámec výchozího stavu, aby byla zajištěna dostatečná kapacita infrastruktury a zajištěn odpovídající provozní koncept dálkové a regionální železniční dopravy.

Z hlediska dopravné-technologického bude uvažována stejná hranice, jako je popsána v hledisku technického řešení Součástí bude výpočet základních dopravně-technologických ukazatelů s cílem ověřit dostatečnost kapacity infrastruktury a stanovené jízdní doby.

Výsledkem výše uvedeného bude:

- *Ověření návrhu technického řešení ŽUB pro potřeby RSI a 2, případně jeho doplnění*
- *Ověření technické a územní proveditelnosti pro jednotlivé scénáře řešení ŽUB a variant zapojení VRT*

Návrh provozní koncepce dálkové dopravy pro uvedené variantní uspořádání ŽUB ve stavu po realizaci variant VRT"

Takto postavená Studie proveditelnosti VRT by uměla odpovědět na otázky dopravní, dopravně-technologické a zejména ekonomické pro každou z obou základních posuzovaných poloh nádraží.

V rámci „Pravidelné informace o stavu přípravy Rychlých spojení k březnu 2019"[6], kterou pod čj. 276/19 předložil tehdejší ministr dopravy Ťok a projednala dne 15. dubna Vláda, se však uvádí, viz https://www.vlada.cz/cz/mediamcentrum/tiskove-zpravy /výsledky-jednani-vlady-15-dubna-2019-173048/:

„V rámci řešení železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) byla dokončena studie proveditelnosti s výběrem varianty Ab pro modernizaci uzlu v nové poloze. *Studie proveditelnosti již byla schválena*

Centrální komisí Ministerstva dopravy a aktuálně jsou zahajovány navazující práce projektové přípravy včetně spolupráce s městem Brnem i Jihomoravským krajem. Tomuto řešení se přizpůsobuje rovněž zpracovávaná dokumentace pro VRT Praha — Brno — Břeclav. Pro zřízení novostavby VRT Praha — Brno — Břeclav bude upraveno řešení ŽUB dle potřeb nové trati. ***V rámci navazujících procesů v rámci ŽUB bude sledována i problematika návazné městské dopravy, která se novému řešení dopravní obsluhy bude rovněž přizpůsobovat.“***

Tento vládní materiál není ale validní, protože není pravda, že by byla nějakým orgánem kdykoliv tato varianta „vybrána”. Centrální komise k tomu zaujala postoj, že „*upřednostňuje variantu Ab za předpokladu”* naplnění již několikrát zde zmíněných podmínek. Jak je zde na několika místech popisováno, v současné době oficiálně panují reálné obavy, že nebude možné tuto variantu z důvodu dopravně-technologických realizovat, je proto v rozporu s péčí řádného hospodáře a v rozporu s cíli územního plánování definovaných stavebním zákonem, že by se nyní překotně vypouštěla jedna z racionálně možných variant.

Pro kontext uvádím, co mělo být původně předmětem posouzení variant:

Varianta B z SP ŽUB má v případě tunelového zapojení vysokorychlostních tratí pod městem o cca 2 min kratší jízdní dobu z invariantního bodu (Javůrek) do brněnského nádraží (podle zvolené varianty) díky kratší trati a o cca 9 minut kratší cestovní dobu do mnoha míst v Brně (pěšky/MHD) v případě, že by vysokorychlostní vlak zajížděl na hlavní nádraží ve variantě A, a ještě větší rozdíl, pokud by jel rovnou na Břeclav a stavěl jen na nově prověřované zastávce na Vídeňské. To má zásadní dopad na celkovou ekonomiku kvůli ušetřenému času (skutečnému i vnímanému).

Rozdíl v cestovní době Praha-Brna je vlivem polohy nádraží tak veliký, že je pravděpodobné, že pro dosažení podobného cestovního času bude nutné ve variantě A někde na trase Praha — Javůrek zrychlit trasu za cenu vyšších nákladů k dosažení kratší jízdní doby, čímž se ve výsledku mohou srovnat či přiblížit investiční náklady obou variant. Ekonomiku VRT je nutné totiž hodnotit v celku, ne na pár kilometrech variantního úseku, což dělala původně SP ŽUB (následně to na základě připomínek bylo odstraněno).

Důsledky rozhodnutí pro sledování pouze jedné ze dvou základních variant modernizace ŽUBu v rámci studie proveditelnosti na VRT Praha-Brno-Břeclav vidíme citelně právě na tom, že kvůli brněnské úvrati na hlavním tahu Praha — Břeclav ve variantách A bude nutné v Brně vytvořit dvě nádraží pro VRT, jedno v rámci hlavního nádraží a druhé někde v prostoru Vídeňské. Terminál Vídeňská ale v případě realizaci Variant A nemá pohodlné a rychlé spojení s centrem města, což jej činí značně neatraktivním. Zejména v případě, že nebude ve stejné době vybudován SJKD, který by tuto zastávku pro VRT napojil, což se dle Národního investičního plánu ale neplánuje, SJKD má začít vznikat až po realizaci této vysokorychlostní trati, viz Národní investiční plán, str. 217. Pro ekonomický úspěch VRT je zásadní konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravy a když se v Brně ztratí dlouhý čas cestováním na nádraží, promítá se to významně do celkové cestovní a vnímané cestovní doby, což může znamenat, že časově výhodnější může být pořád jízda autem.

To je v rozporu s deklarovaným cílem z Komplexního zdůvodnění: „***Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy”***, protože bez vazby na dostatečně kapacitní návaznou hromadnou dopravu není systém VRT konkurenceschopný a ekonomicky rentabilní. ZUR jsou tu ale od toho, aby vytvořily takové podmínky, které tuto provázanost a funkčnost zajistí. Rozhodovat o zrušení nějaké rezervy bude možné až po finálních výstupech z SP VRT, SP SJKD a výsledků studie na aktualizaci dopravní technologie z SP ŽUB.

Požadavek připomínky č. 2:

S ohledem na výše uvedené s nesouhlasím s vypuštěním rezerv RDZ02 a RDZ04 a požaduji jejich ponechání do doby skutečného rozhodnutí o variantě modernizace ZUB, o způsobu řešení VRT

Praha-Brno a do doby dořešení celkově funkčního systému hromadné osobní dopravy na území města Brna.

Požaduji vypořádání této připomínky i s ohledem na to, že jsem Aktualizací ZUR přímo dotčen na svých právech skrz vlastnictví nemovitosti v ulici Klíny a z této pozice proto požaduji, aby JMK ponechal rezervu pro obě základní vedení vysokorychlostních tratí, jelikož v případě realizace varianty Ab bude moje nemovitost v případě pětikolejí na místě dnešního dvoukolejného nákladního průtahu zasažena. Nesouhlasím předem s vypořádáním ve stylu, že ZUR jen „otrocky" přejímá aktuální stav plnění zakázky na státní studii proveditelnost VRT Praha-Břeclav. ZUR musí řešit dostatečné koridory pro veškerou železniční dopravu, vč. dopadů, které tyto dostatečně kapacitní koridory mají do stávající zástavby. V případě nutnosti realizovat i kvůli vyškrtnutí rezervy pro vedení VRT do centrální polohy hlavního nádraží pětikolejí v trase dnešního dvoukolejného nákladního průtahu, bude mít tato stavba zásadní dopad na moji nemovitost, resp. na celou ulici či několik ulic. Tento asanační zásah ale není nikdy v rámci Aktualizace VRT vedený a nejsou vyhodnoceny jeho dopady.

[6] Viz soubor „priloha c. 6 ma_ALBSBAQJDXU8.docx"

3. Připomínka k Vyhodnocení vlivů Aktualizace č, 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území

Na str. 27 v tabulce č. 2.8 v rámci části „Opatření v sektoru doprava", viz výše v úvodu dokumentu se píše, že Al ZUR JMK navyšují kapacitu pro nákladní železniční dopravu. Toto tvrzení je ve světle výše uvedeného nepravdivé, protože výstupy SP ŽUB naopak hovoří o tom, že se kapacita pro nákladní železniční dopravu SNIŽUJE, pročež je nyní zpracovávána výše uvedená projektová dokumentace, která má za cíl prověřit, zdali je možné tohoto cíle (opatření) v preferované variantě modernizace ŽUB dosáhnout, či nikoliv.

Požadavek připomínky č. 3:

V předmětném dokumentu upravit Na str. 27 v tabulce č. 2.8 text na „K dosažení cíle A1 ZÚR JMK nepřispívají vymezením záměrů modernizace železničních tras (vč. koridorů vysokorychlostních tratí), protože kapacitu pro nákladní železniční dopravu se dle SP ŽUB ve vybrané variantě snižuje, jak dokládá mimo jiné zadávací dokumentace k aktuálně tvořené projektové dokumentaci „Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice", která má prověřit, zda je kapacitní navýšení v preferované variantně možné.

Připomínám na tomto místě již jednou řešené, že jsem Aktualizací ZUR přímo dotčen na svých právech skrz vlastnictví nemovitosti v ulici Klíny a z této pozice proto požaduji, aby JMK vyřešil tuto problematiku celistvě, abych jako majitel nemovitosti s určitostí věděl, jak bude moje nemovitost v případě pětikolejí na místě dnešního dvoukolejného nákladního průtahu zasažena. Nesouhlasím předem s vypořádáním ve stylu, že ZUR a příslušné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj tyto věci neřeší, že je to až následné projektové dokumentace apod. ZUR musí řešit dostatečné koridory pro veškerou železniční dopravu, vč. dopadů, které tyto dostatečně kapacitní koridory mají do stávající zástavby. V případě nutnosti realizovat pro variantu Ab pětikolejí bude zásadní dopad na udržitelný rozvoj v ulici, kde bydlím, tedy i v celé městské části. Vyhodnocení vlivů se tomuto ale nevěnuje, protože nesprávně uvádí, že se zlepšují podmínky pro železniční dopravu, vč. nákladní.

Vyhodnocení připomínky č. 1.1:

Platné ZÚR JMK stanovují požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v souladu s Přílohou č. 4 vyhlášky 500/2006 Sb., část I. Obsah zásad územního rozvoje, odst. 1 písm. h): *„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"*. V ZÚR JMK mohou být dle výše uvedené citace stanoveny pouze

požadavky nadmístního významu, a to v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona: *„Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím územním rozhodnutím.*

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., 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 vybrané záměry dopravní a technické infrastruktury stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce. 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 dosáhnout zamýšleného výsledku.

Železniční uzel Brno (ŽÚB) je součástí I. tranzitního železničního koridoru a sítě evropských železničních tratí dle dohody TEN-T (Trans-European Nettwork – Transport). ŽUB představuje rozvětvení a propojení sedmi železničních tratí, nádraží a dalších zařízení dráhy na území města Brna, z nichž tři železniční tratě jsou zařazeny do sítě TEN-T. V souvislosti s přípravou tratí rychlých spojení se předpokládá napojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve třech větvích, a to Praha – Brno, Brno – Břeclav a Brno – Ostrava. Zapojením ŽUB do sítě vysokorychlostních tratí bude vytvořen předpoklad přímé vazby Brna na síť rychlých spojení evropského významu.

Přestavba ŽUB včetně osobního nádraží je dlouhodobě sledována MD ČR a zakotvena v ÚPmB. Cílem přestavby je modernizace průjezdu uzlem s propojením již provedených staveb „Modernizace I. tranzitního železničního koridoru“ ve směru od Břeclavi směrem na Českou Třebovou, a to odstraněním stávajících technických a kapacitních nedostatečností, dosažení parametru přechodnosti (třída zatížení) a prostorové průchodnosti (průjezdný průřez).

Na základě výše uvedených skutečností platné ZÚR JMK vymezují variantní koridory územní rezervy zaústění vysokorychlostní tratě ve směru od Prahy (**RDZ02-A**, **RDZ02-B**), invariantně ve směru od Břeclavi (**RDZ05**) až po napojení na stávající kolejovou infrastrukturu v centrální části Brna a ve směru od Ostravy a Přerova ZÚR JMK vymezují varianty územní rezervy pro možné variantní napojení přerovské a vlárské tratě (**RDZ04-A**, **RDZ04-B**). Pro přestavbu ŽUB ve vnitřním území města Brna platné ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci ŽUB v ÚP města Brna, a to na základě podrobného technického a ekonomického prověření, včetně dopadů do celkové koncepce dopravní infrastruktury a rozvoje dotčeného sektoru města.

Tato koncepce železniční dopravy byla přezkoumána v rámci soudních žalob Krajským, Nejvyšším správním i Ústavním soudem (rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, Usnesení Ústavního soudu ze dne 28. dubna 2020) a nebyla shledána nezákonnou.

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je zpracován na základě Zprávy o uplatňování ZÚR JMK. Z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývají požadavky na prověření územních rezerv pro záměry železniční dopravy (jsou řešeny v následujících připomínkách), toto prověření a následné změny však nevedou k takovým úpravám koncepce železniční dopravy, které by vyvolaly potřebu změny kapitoly H ZÚR JMK, tj. vypuštění požadavku, aby město Brno v územně plánovací dokumentaci řešilo *ŽUB 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.* Vypuštění uvedeného požadavku by nedávalo smysl, neboť projednávaný návrh nového ÚPmB (pro veřejné projednání) už celou problematiku ŽUB a souvisejících staveb řeší, navíc ZÚR JMK dle § 36

odst. 3 stavebního zákona nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, související infrastrukturu by stejně nemohly řešit. Z výše uvedených důvodů se připomínce nevyhovuje.

Vyhodnocení připomínek č. 1.2 a 1.3:

Pořizovatel uvádí, že důvody pro vypuštění územních rezerv souvisejících se zapojením VRT ve variantách B Železničního uzlu Brno (ŽUB) jsou v odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řádně uvedeny. Vláda ČR v usnesení č. 525 ze dne 01.07.2015 k přestavbě železničního uzlu Brno mimo jiné *souhlasí se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno*. Z tohoto usnesení je zřejmé, že rozhodnout o výsledné variantě je v kompetenci Ministerstva dopravy, a to na základě zpracované studie proveditelnosti. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Centrální komise uvedla:

Závěr jednání CK:

• *Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.*

• *Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.*

• *Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.*

• ***Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že**:*

- *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
- *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
- *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*

S tímto rozhodnutím byla vláda následně seznámena, dne 10.07.2018 vzala materiál na vědomí, bez přijetí usnesení, a tedy bez námitek. Dle pořizovatele je zřejmé, že výše citovaným závěrem Centrální komise Ministerstva dopravy bylo definitivně rozhodnuto o variantě Ab, dále je již uvedena pouze podmínka, že *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti.* Pokud by Centrální komise nebyla přesvědčena o definitivním výběru (upřednostnění) varianty Ab, požadovala by v rámci dopracování studie proveditelnosti ŽUB dopracování technicko-ekonomického prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a až potom by rozhodla o výběru varianty. Ostatně ani sám podatel neuvádí, na jaké jiné rozhodnutí o řešení uzlu je třeba dále vyčkávat a ponechávat územní rezervy pro všechny základní varianty modernizace ŽUB. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona *zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit – územní rezerva*. V rámci studie proveditelnosti a následně v rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK došlo k prověření řešení železniční dopravy – přestavby ŽUB a vymezení navazujících VRT. Vypuštění územních rezerv zapojení VRT pro varianty B ŽUB bylo předloženo v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro společné jednání, proti takovému řešení nenamítala nic SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání proto nebyl nijak upravován. Rovněž v rámci veřejného projednání neuplatnila SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán ke koncepci železniční dopravy žádné připomínky, není tudíž důvod měnit předložené řešení.

V připomínce 1.3. podatel poukazuje na složitost podmínek pro realizaci SJKD, ať už se to týká geologie, rychlosti přípravy apod. Tyto aspekty jsou věcně relevantní, ale není zřejmé, proč si vynucují zachování územních rezerv pro zapojení VRT ve variantě B. Většina podatelem uváděných těžkostí platí nejen pro SJKD, ale i pro zaústění "pražské" VRT do uzlu ve variantě B. Připomínka nevysvětluje, proč se podatel domnívá, že SJKD realizovat nepůjde, zatímco VRT, jejíž územní rezerva má být zachována, ve stejně složitých podmínkách realizovat půjde. Pokud se týká požadavku na řešení návazné sítě MHD, je nutno upozornit, že se vztahuje svou podrobností k územnímu či regulačnímu plánu, dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí takové podrobnosti obsahovat, Aktualizací č. 1 ZÚR JMK není návazná síť MHD řešitelná.

Vyhodnocení připomínky č. 2:

Podatel požaduje zachování územní rezervy pro "pražskou" VRT ve variantě B na základě zadání SP VRT Praha – Brno – Břeclav. Zde je potřeba vnímat dva aspekty:

- Nakolik je zadání studie správce státních drah závazné pro pořizovatele AZÚR, není-li jeho respektování požadováno ani oprávněným investorem ani dotčeným orgánem.
- Zadání bylo zpracováno před rozhodnutím o sledování varianty řešení ŽUB a tudíž muselo být připraveno na situaci, že v době průběhu zpracování studie nebude výsledný stav ŽUB znám; k rozhodnutí došlo při zahájení prací na studii, tudíž sledování aspektů varianty B ŽUB bylo od počátku prací na studii nerelevantní, ostatně i zadání na to pamatuje, neboť uvádí – *V Brně budou převzaty varianty A, B zpracovávané Studie proveditelnosti ŽUB, přičemž pro potřeby studie proveditelnosti (tedy potřebám RS1, resp. RS2) provede Zhotovitel jejich zpřesnění, případně doplnění o aktuální poznatky*.

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že práce na studii proveditelnosti byly zahájeny v době, kdy nebylo rozhodnuto o výběru varianty ŽUB, v zadání musely tedy být zohledněny všechny možnosti řešení v rámci města Brna. Zpracovávaná studie proveditelnosti musí reagovat na rozhodnutí Centrální komise MD o upřednostnění varianty Ab ŽUB, která variantu B odmítla, posuzování variantních tras pro odmítnutou variantu je nadbytečné. Z výše uvedených důvodů jsou územní rezervy VRT pro variantu B ŽUB v rámci návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vypuštěny.

Mimoto podatel přehlíží, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není jen o železničním uzlu Brno, mimo něj řeší i návrhové koridory pro VRT Brno – Šakvice a konvenční trať Brno – Česká Třebová. Takže i kdyby řešení ŽUB ve variantě Ab kapacitu pro nákladní dopravu v uzlu pouze zachovávalo, zkapacitnění třebovské tratě a zečtyřkolejnění úseku Brno – Šakvice ji nepochybně navýší.

Na základě výše uvedeného nevyplývá potřeby ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území cokoliv měnit.

Vyhodnocení připomínky č. 3:

Podatel operuje zadáním studie (zadávací dokumentace k aktuálně tvořené dokumentaci „Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice“), která ale není pro pořizovatele Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak závazná, pokud není převtělena do podkladů oprávněného investora nebo dotčeného orgánu. SŽDC ani MD ve svých stanoviscích k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zohlednění tvořené dokumentace ani nepožadovaly.

Není zřejmé, co podatel myslí tvrzením *výstupy SP ŽUB naopak hovoří o tom, že se kapacita pro nákladní železniční dopravu snižuje*. Závěry SP ŽUB k nákladní dopravě uvádí (cit.) *Zpracováním návrhu odpovídajícího provozního řešeni železniční dopravy a posouzením kapacity a stability jízdního rádu prostřednictvím simulace železničního provozu bylo dosaženo splněni odpovídajících podmínek u všech variant řešení přestavby ŽUB. Výjimkou je varianta A. a její podvarianta Aa. které z důvodu objektivně méně vhodného traťového uspořádání zapojení trati od Břeclavi a od Střelic do*

hlavního nádraží, vykazuje menší spolehlivost pro nákladní dopravu. Celkové lze hodnotit tento cil jako dosažený u všech variant, vyjma variant A. Aa, u kterých byl naplněn pouze částečné z důvodu snížené spolehlivosti tranzitní nákladní železniční dopravy. Nutno však dodat, že stávající podmínky pro provoz nákladní železniční dopravy jsou již nyní dobré, a tak dosaženi tohoto cíle lze chápat spíše jako vyhovění potřebám než jako zlepšení.

Poř. číslo	**P09**	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 82896/2020**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spokojené díly z.s. / 22672818			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Květoslav Pazourek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Foglarova 1817, 664 34 Kuřim			

Námitky ke zveřejněnému návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

Krajský úřad JMK vydal veřejnou vyhlášku ze dne 7. 5. 2020, čj. JMK 63325/2020, kterou oznámil zveřejnění „návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území".

V souladu se zákonem a za spolek Spokojené Díly, z.s., IČ: 22672818, zastoupený Ing. Květoslavem Pazourkem — předsedou, Foglarova 1817, Kuřim 664 34, podáváme níže uvedené námitky, které pokládáme za závažné a požadujeme, aby návrhu „Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území" (dále pak jen AZUR) byl zcela zásadním způsobem přepracován a naše námitky byly jednotlivě vypořádány, ale také vzaty v úvahu při nápravě — přepracování návrhu Aktualizace ZÚR JMK.

Vzhledem k tomu, že za podkladový materiál pro AZUR byla využita krajská územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a AZUR z těchto podkladů vychází, řada námitek se vztahuje právě k tomuto podkladového materiálu, protože nejasnosti a chyby jsou právě u tohoto zdroje, odkud jsou pak přenášeny a dělány závěry v AZUR. Tudíž je nutné řádné vypořádání a odůvodnění nedostatků v podkladech, aby AZUR vycházela ze správných podkladů a výstupů.

Námitky za spolek jsou následující:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43/S43 jako CELEK od Dl po severní hranici JMIK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci D43/S43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice Dl po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**

2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.**

Odůvodnění pro body 1—2:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D43/S43 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 známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí.

Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43. která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

Vypořádání připomínek 1 a 2 krajem:

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice — hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) — představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:

- Hlavní města členských států EU
- Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) — což je v ČR pouze Ostrava

- Vstupní brány do EU

- Velké námořní přístavy a letiště
- Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) — zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální — tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52... Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever —jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav — Kolín — Havlíčkův Brod — Jihlava — Znojmo — Rakousko). Všechny podkladové dokumenty podporují tezi o regionální — aglomerační funkci trasy komunikace 43.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu — mezi hranicemi krajů — např. směr Svitavy — Slovensko (Lanžhot), Svitavy — Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová — se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43—I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 — I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A. 7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 — I/43 uvedly: Ministerstvo dopravy cit.:

„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. 1/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) — Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim — Lysice.

K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1. *Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) — Kuřim a DS41-A Kuřim — Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice", která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.*
2. *Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) — Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim — Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.*
3. *Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) — Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim — Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení*

dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:

„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko — Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 — silnice 1/43 Troubsko — Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku.“

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A — SEA) např. v kap. A.6.2.2. Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy, na urbanistické vazby mezi „starou” Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43”je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

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. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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 preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim " lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější — odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A. 11. dokumentace SEA Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno 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 souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

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.

Spolek nesouhlasí s vypořádáním předešlých připomínek 1 a 2 oba dva výše uvedené podává tímto jako námitky a k AZUR a ještě je dále doplňuje:

<u>Odvolávání se na chybné hodnocení vlivů SEA</u>

Vyhodnocení negativních vlivů v procesu SEA, byť v podkladech byly uvedeny navrhované ochranné opatření, pro záměr koridoru v Kuřim nemohlo korektně a správně proběhnout, pokud není zcela jasně a explicitně dané, jaká konkrétní ochranná opatření mají být aplikovaná a dále pak odkud kam mají být vedena. Kladné hodnocení SEA není možné vydat na základě obecných informací typu...

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi....

Pro jaká konkrétně nadstandardní opatření je tedy SEA vydána? Jaká obytná oblast je konkrétně myšlena a kde přesně budou navrhovaná ochranná opatření aplikována, aby byly zajištěna minimalizace negativních vlivů na obyvatele Kuřimi?

Ochrana krajiny

Ve vypořádání této připomínky kraj uvádí

.....z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem.....

Pokud by došlo k realizaci jižního obchvatu, pak by situace vypadala dle simulace plánované 4proudové komunikace ve vzdálenosti cca 100metrů od zástavby následovně



Toto nelze považovat za ochranu kraji v Kuřimi, jak je každému na první pohled jasné. Takové řešení nad zemí je tedy neakceptovatelné a v případě plánovaného jižního obchvatu je nutné uvažovat vždy s podzemní, tunelovou trasou až po křižovatku s Českou, bez jakýchkoliv kompromisů a jiných ochranných opatření.

Silnice TEN-T

Právě z důvodů, že plánovaná komunikace „43"jako součást TEN-T globální sítě a s ohledem, že cca 30km severně od polských hranic u města Walzbrych je stavena dálnice, jež se napojí zcela jistě na budoucí D35 a taktéž na D43/S43, je neakceptovatelné, že toto nebylo zohledněno v podkladových materiálech. Tímto postupem je plánována tranzitní doprava ze severu Evropy přes Brno, Kuřim a jiné hustě osídlené oblasti

Vzhledem k rozsahu těchto 2 bodu z pohledu odborných posouzení, tedy vyplývajících negativních vlivů a dopadů na obyvatele, spolek požaduje, aby jak původní připomínky 1 a 2, jež spolek podává znovu jako námitky, protože s jejich vypořádání nesouhlasí, tak i jejich doplnění, byly předány dotčeným organům, tedy Ministerstvu životního prostředí, Krajské hygienické stanice, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu dopravy pro jejich odborné vyjádření jako dotčených orgánů.

3. **Jako podklad pro Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracovaná, neboť je vadná.**

Odůvodnění:

Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Podkladová územní studie po AZUR nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což

dokládají i externí posudky. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.

Vypořádání připomínky č.3 krajem

Připomínky směřují k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

S vypořádáním připomínky č.3 krajem spolek nesouhlasí. Zodpovězeno to bylo povrchně, obecně a nedostatečně. Proto ji tedy podává znovu jako námitku ke správnému a konkrétnímu vypořádání.

4. **Působení arch. Kynčla v roli zpracovatele jak podkladové územní studie, tak i Aktualizace ZUR a zároveň působení téže osoby v roli projektanta pro developera s přímým negativním vlivem trasy D43 (pro Optimalizovanou variantu) vnímáme jako střet zájmů. Tento nestandardní stav arch. Kynčla v současné době prošetřuje Česká Komora Architektů a do doby vyjádření, zdali je takové jeho konání v souladu s dobrými mravy a skutečně nestranné není výstup materiálu a studie hodnověrný pro další posuzování.**

Odůvodnění:

Působení arch. Kynčla v roli zpracovatele zmiňované podkladové studie není nestranné. Arch Kynčl vedle role zpracovatele podkladové územní studie působí jako projektant pro developerskou společnost IMOS, jež plánuje, v Kuřimi, v oblasti lokality Záhoří vybudovat novou obytnou zónu pro 5000 obyvatel. V případě realizace trasování D43 v podobě Optimalizované varianty (se severním obchvatem Kuřimi) by byla nová oblast Záhoří negativně dotčena 4 pruhovou komunikací I/43 v těsné blízkosti plánovaných bytových domů. Posuzování EIA pro tento nový obytný komplex bylo v roce 2018 arch. Kynčlovi dvakrát zamítnuto. Důvodem bylo mimo jiné, že podklady neobsahovaly či chybně prezentovaly budoucí stav na komunikaci I/43 pro případnou Optimalizovanou variantu. Arch Kynčl předjímal budoucí stav vedení trasy R43/D43 jinak, než Optimalizovanou variantou, **a tedy bez dopadu na jeho kanceláří projektovaný nový bytový komplex v Kuřimi**, viz. citace z EIA oznámení pro obytný komplex Kuřim-Záhoří.

> *...V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 Dl - Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi.....* **Zde bylo předpokládáno vedení R43/D43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem.**

Vypořádání připomínky č.4 krajem

K domnělému střetu zájmů se nevyjadřujeme. Nejedná se o připomínky k obsahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Dodáváme, že k domnělému střetu zájmů vydala Česká komora architektů (ČKA) usnesení č. 1/840 ze dne 03.12.2019, ve kterém došla k závěru, že doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. neporušil profesní předpisy ČKA ani jiné platné právní předpisy. Na základě zjištění dozorčí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení 5 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

S vypořádáním připomínky č.4 krajem spolek nesouhlasí a znovu ji podávám jako námitku k řádnému vypořádání a dále doplňuji. Aktuálně je v procesu se knesl kynčl architekti s.r.o. disciplinární řízení na Aktualizací Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje u dozorčí rady ČKA. Vedle toho je podán podnět na prošetření k představenstvu ČKA. Za této situace není možné, aby kraj pokračoval dále v AZUR, když je jeho hlavní zpracovatel v disciplinárním řízení. Kraj toto nesmí přehlížet a musí být zachována objektivnost přístupu během procesu AZUR. Tímto dále žádám, aby byla tato námitka spolku posouzena nikoliv krajem, nýbrž nadřízeným orgánem, tedy Ministerstvem pro místní rozvoj a Krajské hygienické stanice, jako nestranného garanta této situace.

5. **Podkladová územní studie se snaží prosazovat trasování komunikace D43/R43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem. Jižní obchvat Kuřimi je plánovaný v těsné blízkosti od zastaveného území Kuřimi pro čisté bydlení. Prostor na vedení Jižního obchvatu mezi Přírodní památkou Šiberná a zastavenými domy tvoří vzdálenost 240m. Pokud se pro 4 pruhovou komunikaci uvažuje šíře 25m, pak by měl být plánovaný Jižní obchvat umístěný v těsné blízkosti, tedy ve vzdálenosti cca 100m od zastaveného území, resp. oblasti s rodinnými domy, což je neakceptovatelné pro takovou komunikaci s intenzitou dopravy 20-30tis. vozidel/24hod. Jižní obchvat se plánuje vybudovat na mostních pilířích ve výšce 10metrů nad terénem s tunelem do Kuřimské hory a parku Baba. Negativní dopady z tunelu a mimo tunelového 4proudové komunikace do zastaveného území Kuřimi, v lokalitě Díly za Sv. Jánem, jsou tedy nezpochybnitelné.**

Odůvodnění:

V podkladové studii při hodnocení severního a jižního obchvatu Kuřimi zpracovatel uvádí následující a zcela zavádějící a manipulativní informace se záměrem upřednostnit trasování D43/R43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem Kuřimi před Optimalizovanou variantou, viz znění ze studie níže. Právě Optimalizovaná varianta je navržena tak, aby vyvedla dopravu mimo zastavěné území.

Pro variantu s jižním obchvatem Kuřimi ve studii zpracovatel podkladové studie píše:

> *.....doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území....*

Pro variantu severního obchvatu Kuřimi se ve studii zpracovatel píše:

....V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43"-Brno....

Právě v této oblasti Kuřim-Podlesí, vnímáme střed zájmů zpracovatele podkladové studie, arch. Kynčl, kde jako projektant /architekt navrhuje obrovský bytový komplex Záhoří pro developera IMOS. Arch. Kynčl je zpracovatel územního plánu pro Kuřim a existence lokality Díly za Sv. Jánem v těsné blízkosti jím prosazovaného Jižního obchvatu Kuřimi mu jsou dobře známé. Jeho pozice

zpracovatele v této připomínkované studii není nestranná. Podkladová studie tedy není zpracována nestranně a její výstup nelze považovat za nezávislé posouzení variant tras a je tedy zcela chybná.

Vypořádání připomínky č.5 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. Pokud zpracovatel nebral v ohled konkrétní ochranná opatření pro minimalizaci negativních vlivů z dopravy a jejich technickou realizovatelnost pak není možné tvrdit, že všechny varianty jsou realizovatelné. Pokud by se u některé z variant prokázalo, že i po realizaci opatření nejsou dodrženy hygienické limity, pak tato varianty NENÍ dle zadání realizovatelná. Toto zpracovatel ve stavu stávající podkladové studie neví a NEMŮŽE tvrdit. Proto požadujeme o konkrétní vypořádání této námitky s detailním zdůvodněním, jak je zajištěno, že všechny opatření jsou realizovatelná a mají tedy ten požadovaný kladný dopad na minimalizaci negativních vlivů na obyvatele z dopravy. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

6. **Přístup k výběru nejlepších variant z podkladové územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný. Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav (např. dle Úp obce), aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.**

Odůvodnění:

Podkladová studie jež sloužila jako podklad pro výběr varianty pro AZUR posuzuje negativní dopady hluku a imisí z dopravy na základě modelování budoucích intenzit dopravy zpracované též v rámci této studie. Pro simulaci intenzit dopravy byl však brán model, jež nezahrnuje skutečný stav, tedy odpor jednotlivých prvků na komunikacích (šířka komunikace, přechodu, semafor, kruhový objezd) v jednotlivých obcích, což zásadně ovlivňují plynulost komunikace. Studii pak uvádí, že skutečné intenzity dopravy se mohou lišit i o více než 10% díky lidskému faktoru rozhodování, jakou cestu zvolí (kratší cesta, ale pomalejší přes obec, či rychlejší, ale delší cesta kolem).

Zpracovatel podkladové studie uvedl ve zdůvodnění použitého přístupu ve Zprávě o uplatňování ZUR následující:

Model pracuje na bázi „odporů" resp. cestovních časů. U stávající sítě jsou odpory stanoveny na základě průměrných jízdních rychlostí jednotlivých úseků (se zohledněním intravilánových úseků i zdrženími na stávajících křižovatkách). Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu.

Formulaci o ladění odporů a dlouholetých zkušenostech zpracovatele je potřeba opřít o nějaké konkrétní výstupy, které byly ve studii použity. Tedy konkrétně s jakou rychlostí se počítalo na jakém úseku u nové či stávající komunikace. Ladění dopravního modelu nemůže být při posouzením dopravních intenzit tzv. černou skříňkou a musí být známo, protože je to podkladem pro další studie, tedy Hlukovou a Rozptylovou.

Pro příklad uvádím situaci na silnici II/385 před Kuřimi, kde je ve směru na Brno nyní budován nový kruhový objezd a ÚP Kuřimi je plánován v budoucnu ještě jeden. V dopravním modulu, který má počítat i s výhledovými stavebními úpravami dle zadání studie, tedy není možné počítat na tomto úseku mimo obec s rychlostí až 80-90km/h, nýbrž se skutečným stavem, tedy kolem 50km/h. Pokud zpracovatel píše, že pro dopraví modelování používá průměrné rychlosti na jednotlivých úsecích, které má dlouhodobě vyladěné, pak je nutné i tyto údaje formou přílohy studie zveřejnit.

Vypořádání připomínky č.6 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. Dopravní modelování z něhož je vycházeno pro variantu v AZUR je v podkladové studii zjednodušené, nereálné a neodpovídá skutečnosti a případným budoucím dopravním trasám. Zpracovatel nezveřejnil podklady o plánovaných průměrných rychlostech na daných silničních úsecích a podklady o dopravním modelování lze tedy považovat za nedůvěryhodné. Vzhledem k závažnosti a takto chybnému přístupu, na jeho základě je pak realizován výběr varianty pro AZUR požaduji kromě zveřejnění detailů k dopravnímu modelu i posouzení těchto informací nezávislým garantem, resp. Ministerstvem dopravy a '(rajské hygienické stanice, jako dotčeného orgánu.

7. **Chybně posuzované dopadu hluku z dopravy jen do omezené vzdálenosti od komunikace. Podkladová studie, jejíž podklad slouží pro aktualizaci ZUR je z pohledu dopadů hluku nedostatečně posouzena.**

Odůvodnění:

Studie posuzuje negativní dopady hluku z dopravy a to jen do vzdálenosti do 400 metrů o komunikací. Toto je však zcela chybný přístup. V případně jižního obchvatu Kuřimi, který je plánovaný na mostní konstrukci cca 10metrů nad terén obklopen v trojúhelníku kopcem a chráněným parkem Šiberná z jedné strany, kuřimskou horou z druhé strany a cca 100 metrů od obydlené oblasti s 2tis. obyvateli ze třetí strany, je zřejmě, že se bude hluk šířit do celého tohoto údolů. Zatížení hlukem z této plánované komunikace jižním obchvatem lze tedy předpokládat do větší vzdálenosti než do zmiňovaných 400 metrů, jak podkladová studie nesmyslně uvádí a postižena hlukem by byla větší část jižní Kuřimi.

Vypořádání připomínky č.7 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. Posouzení hluku v podkladové studii, na jejíž základě pak proběhl výběr variant a následně návrh AZUR je chybné a nelze ho použít pro porovnávání variant. K této námitce požadujeme vyjádření dotčeného orgánu, tedy Ministerstva životního prostředí a Krajské hygienické stanice, že takový přístup měření hluku jen do vzdáleností 400m od rychlostní komunikace s plánovou intenzitou dopravy kolem 37tis. aut/den je v pořádku a splňující všechny požadované normy s ohledem na hlukové limity.

8. **Zpracovatel chybně posuzoval dopady na obyvatele žijících v chráněných venkovských prostorech staveb a tudíž je tedy posouzení zcela špatné. Posouzení variant dle této podkladové studie je zcela zavádějí a chybné a je snahou upřednostňovat řešení vedení D43 v Hitlerově variantě s Jižním obchvatem Kuřimi před variantou Optimalizovanou se severním obchvatem. Při hodnocení negativních vlivů z dopravy na obyvatele v území jsou do výpočtu chybně kalkulovány budovy, které neslouží pro bydlení a posuzování negativních dopadů na obyvatele je tedy zcela zkreslené a chybné.**

Odůvodnění:

Podkladová studie uvádí, že posuzuje negativní vliv hluku a imisí pro jednotlivé varianty tras D43 oproti zastavěnému území (Chráněný venkovní prostor staveb), resp. počtu obyvatel v daném území trvale žijících. Je tedy zmatečné a otázkou, jak jsou údaje o výpočtu dopadu na obyvatele ve skutečnosti prováděny, když se v hlukové studii zpracovatel konkrétně uvádí:

> *..Definovat, která konkrétní fasáda je chráněným venkovním prostorem ve smyslu vyhlášky není v možnosti této studie....*

Vypořádání připomínky č.8 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

9. **Zpracovatel studie v části negativních dopadů na trasy D43 na obyvatele neprovedl zohlednění navrhovaných opatření pro redukování negativních vlivů. Není jasné, zda by vůbec měla tato navrhovaná opatření nějaký vliv na minimalizaci negativních vlivů. Pak tedy není možné prezentovat nějakou variantu s kategorií doporučenou, možnou či nemožnou a výstup studie je tedy nehodnověrný a nekompletní.**

Odůvodnění:

Budování nové komunikace D43/S43 v těsné blízkosti obydlených zón bude mít na tyto oblasti negativní vliv. Podkladová studie má za úkol ochranná opatření navrhovat, aby se negativní dopady minimalizovaly. Ve studii se však uvádí v souvislosti s protihlukovými stěnami následující:

> *.... V rámci volně dostupných dat neexistuje konkrétní databáze obsahující parametry jednotlivých stěn zájmové oblasti....*

Vypořádání připomínky č.9 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území 083 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMI<). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí

požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

10. **Stávající navrhovaná varianta zhotovitelem pro aktualizaci ZUR neřeší efektivní napojení D43/S43 ve směru na/z Blansko. Jižní obchvat Kuřimi je pro tento provoz příliš vzdálený a veškerý provoz mezi D43/S43 a Blanskem by zatížil komunikace v Kuřimi.**

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k Dl. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.

Vypořádání připomínky č.10 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMI(, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

11. **Chybné uvedení předpokladu pro vyhodnocení variant v podkladové studii, jež sloužila jako podklad pro AZUR**

Odůvodnění:

V podkladové studii, jež sloužila jako podklad pro AZUR, v části C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického, zpracovatel zcela mylně podává informace o základním předpokladu vyhodnocení variant. V materiálu je uvedeno:

> *...Základním předpokladem hodnocení variant je, že tyto nové trasy budou vedeny mimo současně urbanizované koridory nebo bez rizika jejich budoucího obestavění.....*

V kapitole C.3.1.1 Oblast Kuřim, je uvedeno

.....Z navrženého řešení a z něj vycházejícího modelu dopravy vyplývá, že velikost tranzitující dopravy z Tišnovska, po sil. 11/385 přes zastavěné území města Kuřimi, je ponížena na minimální možnou úroveň — resp. do města vjíždí pouze doprava cílová, resp. zdrojová. Úbytek cca 16 tis. voz./den (z deklarovaných 20 tis. při nulovém stavu 00-2035) představuje velikost dopravy směřující z regionu (spádovost sil. 11/385) do města Brna. ***Tato doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území....***

Toto tvrzení je mylné a nepravdivé. Arch. Kynčlovi, jakožto i zpracovateli územního plánu pro Kuřim je velice dobře známo, že plánovaný jižní obchvat Kuřimi se nachází v těsné blízkosti, cca 100 metrů, od obytné lokality Díly za Sv. Jánem, viz níže uvedený obrázek s grafickou simulací jižního obchvatu, stávající obytné lokality a nově plánované dle územního rozhodnutí.



Vypořádání připomínky č.11 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy l(rajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

12. Zamlčování negativního dopadu dopravy na obydlenou jižní část Kuřimi

Odůvodnění:

V části C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického zpracovatel v podkladové části studie pro AZUR mylně podává informace o základním předpokladu vyhodnocení variant. Zpracovatel zcela zamlčuje v dodaném materiálu dopady variant na obydlenou jižní část Kuřimi

V kapitole C.3.1.2 Oblast Severozápad, je uvedeno...

*V případě navržené německé trasy a jižního obchvatu města Kuřimi dochází k optimálnímu stavu — **maximální ochraně města Kuřimi a lokality Kuřim-Podlesí před tranzitní dopravou**. Navržené řešení je vhodné i z hlediska návaznosti města Kuřimi na okolní krajinu. Severní směr zůstává bez nové bariéry a jižní směr pak vlivem tunelového úseku rovněž.*

Z posouzení se zcela vytratila jižní oblast Kuřimi, Díly za Sv. Jánem, kde bydlí cca 2000 obyvatel a kde je podle návrhu studie plánovaná jižním obchvatem 4 proudová rychlostí komunikace na mostní konstrukci cca 100metrů od obydlí. Tunelové řešení je navrhováno JEN a POUZE pro průchod kuřimskou horou. Nikde v podkladech AZUR není zakresleno, jako NUTNOST, že komunikace jižního obchvatu bude tunelem prodloužena od kuřimské hory cca 1km až do ústí MÚK této komunikace s Českou, resp. jeho přesné umístění. Zmiňovaná je jen okrajově tato formulace o protihlukových opatřeních

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatřeni' (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Tato opatření nejsou nikterak garantovaná a z pohledu financí jsou ve svém podstatě nerealizovatelná, pokud by měla být komunikace od Jinačovic, až po křižovatku s Českou skrytá pod zemí. Tedy místo původního 1km tunelu by měl tunel po prodloužení přes 2 km. Podklady pro AZUR ani neřeší, jestli vůbec jaké z daných opatření by bylo vhodné a jestli by vůbec pomohlo. Spoléhat na řešení tohoto významného negativního vlivu tímto opatření tedy není možné.

Negativní vlivy z dopravy o intenzitě 25tis.aut/denně v navrhované podobě jižního obchvatu jsou na obyvatele v těsné blízkosti patrné a zpracoval se je tedy snaží jen zamlčet. Tímto svým přístupem, díky svým obchodním zájmům v lokalitě Záhoří, upřednostňuje zpracovatel tedy variantu jižního obchvatu před severním, protože severní obchvat Kuřimi by atraktivitu lokality Záhoří snížil.

V kapitole C.3.5.2 Oblast Severozápad, je uvedeno...

.....Vliv trasování koridoru „43" nemá zásadní vliv na velikost intenzit. Jestliže stávající hlavní koridor sil. I/43 předpokládá výhledovou intenzitu cca 22 tis. voz. /den v prostoru pod Černou Horou, v případě severního úseku s tzv. optimalizovanou trasou a zachování stávajícího koridoru sil. I/43 je vliv „43" + 3 tis. voz. /den — tedy celkově 25 tis. voz./den. Nejedná se tedy o navýšení nad rámec cca 10—15 % vlivem tranzitující dopravy přes naše území, ale změnou trasování „moravské" dopravy — viz změny na D1 - východ. Řešení napojení severní části „43" do oblasti Kuřimi má velký vliv především na město Kuřim, okrajově pak na město Brno. ***V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43"—Brno.....***

Toto potvrzuje fakt, že zpracovatel v podkladech AZUR popisuje a upřednostňuje budoucí výstavbu v Záhoří na místo toho, aby zohledňoval negativní vlivy navrhovaného obchvatu Kuřimi na již urbanizovaná a stabilizovaná území.

..... I v případě, že již bude realizován soubor staveb umožňující kapacitní a bezpečnostní zlepšení trasy v úseku Česká—Kuřim—Lipůvka, ***bude jižní obchvat koncepčně plně v souladu s touto úpravou a přinese velká pozitiva pro město Kuřim a zároveň umožní další urbanizaci území....***

Vypořádání připomínky č.12 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční

sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V případě severní varianty zpracovatel chrlí negativy a dopady tohoto řešení na obyvatele Kuřim, naopak jižní variantu vychvaluje a negativní dopady záměrně zatajuje. Porovnání podkladové studie pro AZUR zpracovatelem arch. Kynčlem není tedy nestranné a nelze jej dále jako podkladový materiál pro aktualizaci ZUR bez jeho zásadního předělání použít.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy l(rajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

13. závěry hodnocení variant v podkladech, z nichž vychází AZUR, z hlediska dopravně – inženýrského

Odůvodnění:

V podkladové studii AZUR, kapitole C.3.16.1 Oblast Kuřim, zpracovatel uvádí tyto závěry,

„...Maximální účinnost na městský systém (stávající a rozvojový) má jižní obchvat Kuřimi. Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po sil. II/385 přes centrální' oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to v konečné podobě či již v l. etapě výstavby v dané lokalitě, i bez vnitřních opatření. ***Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak, aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy.....***

Zpracovateli arch. Kynčlovi, jakož to autorovi územního plánu Kuřimi, je však velice dobře známo, že v lokalitě Díly za sv. Jánem jsou ulice Dlouhá a Tleskačova vzdáleny cca 250 a 350metrů od budoucího plánovaného jižního obchvatu/tunelu. Již několik let však jsou v této lokalitě postavené domy na ulicích Rychlonožkova, Jestřábova, Foglarova a Dušínova, které by měly jižní obchvat na mostní estakádě ve výšce 10metrů nad terénem, v mnohem větší blízkosti, tedy cca 100 metrů před okny. Je tedy s podivem, proč tyto nejbližší ulice, kde by byl negativní dopad dopravy největší, zpracovatel v této podkladové studii pro AZUR zamlčuje.

Vypořádání připomínky č.13 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry***

územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Zamlčení oblastí s největším dopady plánovaného jižního obchvatu vidíme jako záměrné pro upřednostňování jižního obchvatu před jím nechtěným severním. Tento přístup je absurdní a objektivnost podkladů pro AZUR není zaručena. V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

14. Chybné posuzování variant z pohledu posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace v podkladové studii pro AZUR

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá, podkladová studie AZUR, kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C. 7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D.1, D.3 a S.1.

Z hlediska posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace vyplývá, že čím více varianta odpovídá (v kapitole popsanému) historickému vývoji, resp. má větší potenciál podporovat a rozvíjet zavedený systém (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější. Původní urbanizační směry rozvoje jsou zobrazeny v obrázku C2.

Vypořádání připomínky č.14 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území 0B3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V popisu tohoto kritéria v podkladové studii v AZUR např. chybí vysvětlení, proč je u nové kapacitní komunikace, která je navíc součástí celoevropských dopravních vazeb, důležité, aby navazovala na historický vývoj, když právě realizací nové silnice může vzniknout nová urbanizační osa. V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

15. Chybné posuzování varianta z pohledu posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra v podkladové studii, jež je podkladem pro AZUR

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C.7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D.1, D.3 a S.1.

Z hlediska posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra vyplývá, čím víc varianta potenciálně podporuje radiální vazby v daném subregionu nebo mikroregionu (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější. Dále se zde uvádí, že vliv variant na radiální dostřednost směrem k Brnu má výrazně větší váhu pro porovnávání variant, než je vliv variant na dostřednost sekundárních městských center v řešeném území.

Vypořádání připomínky č.15 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území 0B3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V popisu tohoto kritéria např. chybí vysvětlení, proč má nová kapacitní silnice podporovat radiální vazby směrem do Brna, když tuto funkci již plní historicky vzniklé radiální komunikace. V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

16. Chybné posuzování varianta z pohledu posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí v podkladové studii

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., podkladová studie, jež se stala vstupem pro AZUR, přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C.7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D.1, D.3 a S.1.

Z hlediska posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí vyplývá, že varianta, která tvoří bariéru ve vazbě mezi sídlem a významným rekreačním zázemím, je znevýhodněna oproti variantě bez tohoto efektu. Dále jsou zde uvedeny geomorfologické celky, které lze považovat za rekreační zázemí. Severozápadně od Brna jsou zde uvedeny celky 4 — Trnovka a Omická vrchovina, 5 — Babí hřbet a Medlánecká sníženina a 6 — Kohoutovická vrchovina, viz obr. C4.

Zde je nutné podotknout, že za rekreační zázemí brněnské aglomerace není paradoxně považován prostor Brněnské přehrady, ve kterém se nachází intenzivně využívaná rekreační vodní nádrž obklopená chatami a ubytovacími zařízeními, včetně památek jako je hrad Veveří nebo tras pro cyklisty vedoucí do přírodního parlw Podkomorské lesy. Rekreační zázemí je dle podkladové

studie pro AZUR tvořeno pouze zalesněnými kopci s absencí jiných rekreačních atraktivit. Toto je podstatné opomenutí při dalším vyhodnocování variant.

Vypořádání připomínky č.16 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

17. Nedostatečná kritéria pro hodnocení urbanistických aspektů vlivu navrhovaných komunikací v okolí Brna v podkladové studii pro AZUR

Odůvodnění:

Pouhá tři kritéria

- Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace
- Posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra
- Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

se jeví jako nedostatečná. Jejich výběr by bylo dokonce možné označit za tendenční, aby zvítězily jen určité varianty. Chybí zde např. hledisko míry zásahu do urbanistické struktury sídel, kterým by byly více hendikepovány varianty vedoucí ve stopě „německé dálnice", která např. přímo prochází zastavěným územím Bystrce či těsně míjí zástavbu v obci Malhostovice. Ve všech doporučených variantách se např. objevuje jižní obchvat Kuřimi, který však významně a negativně zasahuje do rozvojové obytné oblasti, přičemž opomíjený obchvat severní je veden zcela mimo zástavbu. Zásahem do urbanistické struktury je i vedení silnice mezi obcemi Malhostovice a Drásov, které jsou dnes již prakticky srostlé.

Taková kritéria pro posouzení, které upřednostňují předem určité varianty není možné považovat za nezávislé a posuzování v této podobě je dále nepoužitelné a nelze ho tedy dále pro aktualizaci ZUR dále využívat.

Vypořádání připomínky č.17 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry***

územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

18. Nekompletní a povrchní dopravně-urbanistickým provedení hodnocení v podkladové studii, jež slouží jako vstup pro AZUR

Odůvodnění:

Hodnocení variant je provedeno v podkladové studii pro AZUR, v kap. C.4. Hodnocení je však povšechné, pouze textové, chybí zde přehledná srovnávací tabulka, ze které by se dalo vyčíst, jak si varianty vedly při hodnocení dle vybraných a uvedených hledisek.

Vypořádání připomínky č.18 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně, Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

19. Nejasné posouzení radiální urbanistické struktury v podkladové studii, jež slouží jako podklad AZUR

Odůvodnění:

U varianty D.1 nelze např. vůbec vyčíst, zda posiluje či oslabuje radiální urbanistické struktury, potažmo zda činí celému území dobře či špatně. Z logiky kritéria by se nakonec dalo odvodit, že varianta D.1 radiály neposiluje, neboť nekopíruje žádnou urbanistickou osu, jak to činí např. varianty D.5 a D.6, které v severní části kopírují trasu stávající I/43 a posilují tak tuto historickou radiálu.

Vypořádání připomínky č.19 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK

prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

20. Nejasné posouzení dostředných vazeb varianty D.1 na Kuřim v podkladové studii, jež je vstupem pro AZUR

Odůvodnění:

Varianta D.1 prý posiluje dostředné vazby na město Kuřim. Z tohoto konstatování však vůbec nevyplývá, co se tímto konstatováním myslí. Kuřim má dostředné vazby na Brno historicky zcela dostatečné. Nebo jde o vazby jiných sídel na Kuřim? Čím však má Kuřim své okolí přitahovat, že je proto nutné postavit novou kapacitní silnici?

Vypořádání připomínky č.20 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí CIS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č, 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

21. Hodnocení z hlediska vazeb sídel na rekreační zázemí je neúplné v podkladové studii, jak vstupu pro AZUR

Odůvodnění:

Hodnocení z hlediska vazeb sídel na rekreační zázemí je neúplné především k výše zmíněné absenci rekreačního celku Brněnské přehrady. **Pak by bylo nutné konstatovat, že ve vztahu Brna k přehradě vytváří varianta D.1 výraznou bariéru, neboť silnice bude procházet velmi exponovaným prostorem u hráze přehrady.** Od tohoto rekreačního celku také budou odtrženy Jinačovice. V hodnocení tento fakt ovšem není zmíněn, naopak je zde vyzdvihnut fakt, že z Jinačovic mohou obyvatelé i nadále vyrážet na výlety na Velkou Babu. To ovšem budou moci i ve všech ostatních variantách, není to zvláštní výhoda varianty D.1. U Kuřimi má být bariérový efekt eliminován tunelovým úsekem, zde je však opomenuto, **že výjezd z tunelu spojený s mimoúrovňovou křižovatkou vytvoří podstatně větší bariérový efekt na výjezdu z Kuřimi na Brno — nemluvě o výrazně negativním ovlivnění obytné lokality Za Sv. Janem.** Pro objektivitu je nutné

podotknout, že severní obchvat Kuřimi opravdu vytváří bariéru ve vztahu ke rekreační zóně Zlobice, není však v konfliktu s žádnou obytnou lokalitou.

Vypořádání připomínky č.21 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

22. Nekompletní posouzení bariérových efektů v podkladové studii, jež je podkladem pro AZUR

Odůvodnění:

Hodnocení příbuzných vítězných variant D.3 a S.1 je pak obdobné. Jak je hodnocení zjednodušené, si můžeme udělat obrázek u varianty D.6. Fakt, že trasa kopíruje silnici I/43, je považován za negativum, nikoliv ta posílení historické radiály. Negativem je také, že brněnské části Bystrc, Žebětín a Kníničky nejsou dopravně napojeny na Prahu, tedy na dálnici D1. Zde je otázkou, zda je tento fakt rozhodující, neboť i mnohé jiné brněnské části nejsou napojené přímo na dálnici a řidiči musí využívat vnitroměstský komunikační systém. Naopak je zde konstatováno, že varianta D.6 posiluje dostředné vazby Veverské Bítýšky, takže i varianta D.6 má nějaká pozitiva. V případě bariérových efektů je zde ovšem uveden negativní vliv na vztah Kuřimi a Zlobice, není však nijak akcentována absence bariéry mezi Brnem a přehradou.

Vypořádání připomínky č.22 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

23. Obecné nedostatky v urbanistickém hodnocení podkladové studie, jež je vstupem pro AZUR

Odůvodnění:

Z hodnocení variant prakticky nelze objektivně vyčíst, proč je některá varianta favorizována a proč jiná ne. Je to způsobeno, jak už bylo v bodě 17 naznačeno, **absencí dostatečně obsáhlé škály kritérií, neexistencí objektivních ukazatelů a nedostatečným odůvodněním výsledků hodnocení**. Použitá kritéria jsou spíše zmatečná, neplyne z nich dostatečně výmluvně, co je kladným a co je záporným efektem. Chybí i dostatečně přehledná tabulka s výsledky hodnocení.

Rovněž chybí stanovení vah v podkladových materiálech AZUR jednotlivých dílčích kritérií celkového porovnávání z hlediska dopravně — urbanistického, tj. váha dílčí skupiny dopravně inženýrských parametrů, dílčí skupiny urbanistických parametrů a dílčí skupiny sociodemografických parametrů. **Výsledné hodnocení se prostě „vyloupne", aniž by čtenář mohl sledovat postup, jak bylo výsledků dosaženo.**

Varianta D.1. má mít maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno i město Kuřim, zatímco varianta D.6 má naopak mít nižší účinnosti na tato dvě sídla. To je vše. Záhadou je, že účinností komunikace na jiná sídla se výsledné hodnocení nezabývá.

Hodnocení variant z hlediska urbanistického je v této podkladové studii, jež je vstupem pro AZUR, zcela nedostatečné, navíc tendenční a nesrozumitelné. Hodnocení je nutné zopakovat s využitím dostatečně široké škály objektivních kritérií, nejlépe za účasti širokého expertního týmu.

Vypořádání připomínky č.23 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

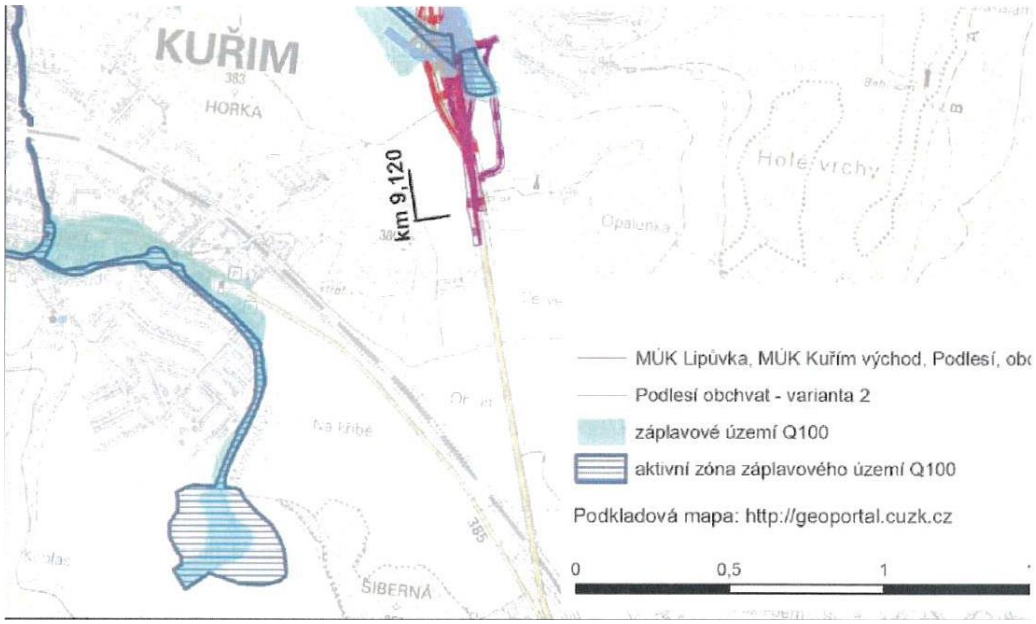
V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínek odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

24. Opomenutí záplavové oblasti v podkladové studii, jež je vstupem pro AZUR

Odůvodnění:

V příloze D, podkladové studie AZUR, jež se zabývá posouzením dopadů variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví, pro sekci „Střety se záplavovými územími Q100" chybí přehledová tabulka záplavových území. Grafická podoba má mizerné rozlišení a tudíž v ní nelze identifikovat dané záplavové oblasti. Zpracovatel v této části podkladové studie pro **AZUR zcela opomněl zahrnout do sekce seznamu dotčených záplavových oblastí Q_{100} nemalou a významnou oblast mezi dnes zastavenou oblastí Díly, za Sv. Jánem a Přírodní památkou Šiberná**, viz. níže přiložené

posuzování záplavového území Kuřimi v této lokalitě čerpané z jiného projektu zpracovaného pro Kuřim mezi 2018-2019.



Vyhodnocení střetu se záplavovým územím Zhotovitelem je nekompletní, protože zasažená plocha a významnost pro variantu jižního obchvatu Kuřimi není zohledněno. Posouzení variant v podkladových materiálech pro AZUR je tedy chybné a nekompletní a není možné to v tomto stavu dále použit.

Vypořádání připomínky č.24 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součást/' ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly ***oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. Dále pak žádáme s ohledem na dotčené orgány, aby se k této námitce vyjádřila patřičně a odborně Krajská hygienická stanice a Ministerstvo životní prostředí.

25. Chybné posouzení variant v nekompletním návrhu řešení z pohledu hluku v podkladové studii, jež je vstupem pro AZUR

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů.

Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v Hlukové studii, v podkladových materiálech AZUR). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření) a dále tak toto dále použít pro AZUR.

Bez doplnění patřičných protihlukových opatření a posouzení a porovnání takových kompletních variant je vyhodnocení nekompletní a nelze ho dále použít pro AZUR.

Vypořádání připomínky č.25 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

26. Nezapočítání hluku z mostní konstrukce do podkladové hlukové studie, ve vstupem pro AZUR

Zpracovatel podkladové studie, jež je podkladem pro AZUR, si dopravní modelování zjednodušil do takové míry, že 4proudovou komunikaci jižního obchvatu v lokalitě Kuřimi není v hlukové studii posuzována na mostní konstrukci a tudíž hluk z této mostní estakády v délce 200metrů, na pilířích ve výšce cca 10metrů nad terénem, v těsné blízkosti obydlené zóny (cca 100 metrů), není v podkladové hlukové studii pro AUZUR zohledněn.

Zanedbání takového posouzení je zásadní a podkladová hluková studie, jež je vstupem pro AZUR v takové zjednodušené podobě je prakticky díle nepoužitelná a není na základě toho tedy vybrat nejvhodnější variantu pro AZUR.

Vypořádání připomínky č.26 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční

sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

27. Nejasné výpočet emisí mobilních zdrojů v podkladové rozptylové studii, pro vstupu AZUR

Podkladová Rozptylová studie pro AZUR nezmiňuje, jakým způsobem byly vypočteny emise z tunelů (výduchy, portálů) a jakým způsobem byly do rozptylové studie započítány.

Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí. Podkladová rozptylová studie musí být tedy zásadním způsobem přepracována a nelze na základě ní rozhodnout o vybrané variantě pro AZUR.

Vypořádání připomínky č.27 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

28. Zakreslení tunelů a tubusů, kde je jejich existence nutná v podkladové studii, jako vstupu pro AZUR

Zpracovatel v podkladové studii, jež je podkladem pro AZUR přiznává, že negativní vlivy nově vybudované 4 pruhové komunikace jižního obchvatu v Kuřimi na obytnou část Díly za Sv. Jánem jsou zásadního charakteru a je potřeba je řešit protihlukovými opatřeními, viz formulace níže

> *...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...*

Tato formulace však není přesná a nespecifikuje, kde přesně překrytí či tunel bude začínat, kde končit, jak bude navazovat na tunel kuřimskou horou, jestli je realizace takto prodlouženého tunelu vůbec technicky možná s ohledem na komplikovanost plánované MÚK v České a tedy zdali bude opatření takto navrhované účinné a naopak nevyvolá opačný dopad na blízkou obydlenou zónu. Toto vše je nutné, aby zpracovatel ve studii prokázal, pokud má být tato varianta plnohodnotně porovnávaná s jinými variantami.

Podkladová studie, ze které AZUR vycházejí, není kompletní a dokončená a rozhodnutí o výběru varianty v takové podobě studie není možné.

Vypořádání připomínky č.28 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

29. Univerzální severní obchvat Kuřimi

Zpracovatel v podkladové studie, jež je vstupem pro AZUR uvádí:

C: severní obchvat Kuřimi (navazující vždy na optimalizovanou trasu);

D: jižní obchvat Kuřimi (navazující obvykle na německou trasu);

a touto formulací se snaží vyvolat pocit, že jižní obchvat je použitelný pro trasování D43 jak podobě německé trasy, tak i Boskovickou brázdou.

Severní obchvat Kuřimi byl v ÚP Kuřim zakreslen v období od roku 1998-2014. Jeho význam byl zcela jasný, tedy ještě nad Kuřimi oddělit tranzitní dopravu přes Brno od cílové směřující do Brna. Z pohledu dopravních intenzit je kombinace jižního Kuřimi obchvatu s trasou Boskovickou brázdou

nepoužitelné řešení a znamenalo by to ponechání významné tranzitní dopravy projíždět středem Kuřimi.

Z pohledu realizovatelnosti a univerzálnosti je severní obchvat Kuřimi použitelný pro jakoukoliv variantu budoucího vedení D43. Se severním obchvatem by se tedy mělo začít bez odkladu dále pracovat, aby se doprava přes Kuřim dáte nezhoršovala.

Vypořádání připomínky č.29 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. V rámci podkladů pro AZUR by se mělo hodnotit i nezávislost severního obchvatu Kuřimi na budou D/43, což zpracovatel zanedbal. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

30. II. Březovský vodovod není v podkladové studii, pro aktualizaci AZUR, zohledněn

Ve studii, jež je podkladem pro AZUR, vedení obchvatu Kuřimi, jež si kuřimská radnice dříve nechala zpracovat od společnosti HBH Projekt a z vlastních prostředků financovala, bylo identifikováno, že trasa jižního obchvatu křižuje II. Březovský vodovod, viz formulace z projektových podkladů níže:

V km cca 1,7 jižního obchvatu Kuřimi dojde ke křížení stávajícího II. Březovského vodovodu, potrubí DN 1000 — 1200. Silnice v místě křížení je vedena na mostním objektu*. Potrubí vodovodu je nutno staticky zabezpečit a zajistit přístup k vedení v případě nutných oprav tak, aby nebyla porušena silnice. Směrově i výškově nebude potrubí překládáno, na stávajícím potrubí bude vybudován podchod v délce cca 60 m, ukončený min z jedné strany kontrolními vstupy. V dalším stupni PD je toto nutno projednat se správcem vodovodu „Brněnské vodárny a kanalizace, a.s.*

Jižní obchvat Kuřimi je navrhovaný na mostní konstrukci, v těsné blízkosti lidských obydlí proto, aby křížení s II. Březovským vodovodem, jež klíčový pro dodávku pitné vody pro Brno, bylo s pohledu nákladů realizovatelné. Zpracovatel podkladové studie, jež je podkladem pro AZUR, však ve svých navrhovaných opatřeních pro snížení negativního dopadu dopravy na obyvatele uvádí jako možnost tunelu, viz níže:

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Je tedy zcela zásadní a neakceptovatelné, jakým způsobem zpracovatel podkladové studie, sloužící pro aktualizaci ZUR porovnává varianty, když pro variantu, která má největší dopad na zdraví

kuřimských obyvatel z pohledu hluku z opravy, doporučuje opatření, které nemůže být z pohledu komplikovanosti a významných investičních nákladů realizovatelné.

Vzhledem k tomu, že HBH Projekt je jako spoluautor podkladové studie, není možné toto opomenutí zdůvodňovat neznalostí těchto faktů, ale spíše jako nekvalitně odvedenou práci na podkladové studii.

Zhotovitel ve své podkladové studii musí navrhovat taková řešení a opatření, jež jsou realizovatelná a nikoliv uvádět jen jakési příklady, které nejsou reálné. takovému přístupu zpracovatele zavázal ve smlouvě na studii, kde je uvedeno v cílech:

...„prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv....

Toto tedy zpracovatel podkladové studie pro aktualizaci ZUR neplní. Zpracovatel musí tedy detailněji prověřit území a navrhovat taková opatření, jež jsou realizovatelná a jejich přínos je dle očekávání.

Vypořádání připomínky č.30 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. Křížení plánovaného tunelu pod s březovským vodovodem je technicky velice komplikované a finančně velice náročné řešení, možné i nerealizovatelné. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici, Ministerstvem životního prostředí a Brněnské vodárny a kanalizace.

31. Podkladová studie, jež je vstupem pro AZUR, neplní cíle dané ve smlouvě s krajem

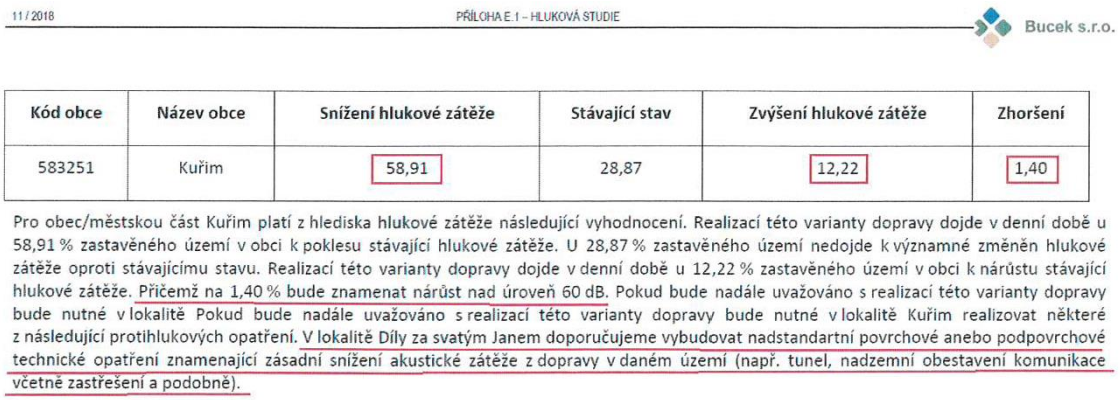
Ve smlouvě mezi JMK a Zpracovatel studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno bod bodem f) týkající ochrany veřejného zdraví:

*Hodnocení vlivů na lidské zdraví bude v základní (strategické) rovině sledovat všechny varianty uspořádání dálniční a silniční sítě****. Jako základní kritérium hodnocení bude posuzována podmínka, zda varianta „nebude mít poškozující vliv na zdraví a vytvoří podmínky pro ochranu zdraví obyvatel”.*** *Současně bude provedeno hodnocení na základě referenčních cílů v oblasti*

ochrany zdraví, odvozených z celostátních koncepčních materiálů, případně z mezinárodních dokumentů, které jsou obsaženy v SEA ZÚR JMK. Základním kritériem je dodržení následujících podmínek:
koncepce vytváří podmínky pro ochranu zdraví obyvatel, tj. do jaké míry přispívá varianta k dosažení stanovených cílů;
realizace záměrů prověřovaných touto variantou pro následnou aktualizaci ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel;
zohledněním varianty následná aktualizace ZÚR JMK ve svém důsledku přispěje ke zlepšení veřejného zdraví.

Podkladová hluková studie popisuje, že jižního obchvatu Kuřimi má negativní dopad na obyvatele Kuřimi a to mnohem větší, než obchvat severní.

Dopady jižního obchvatu

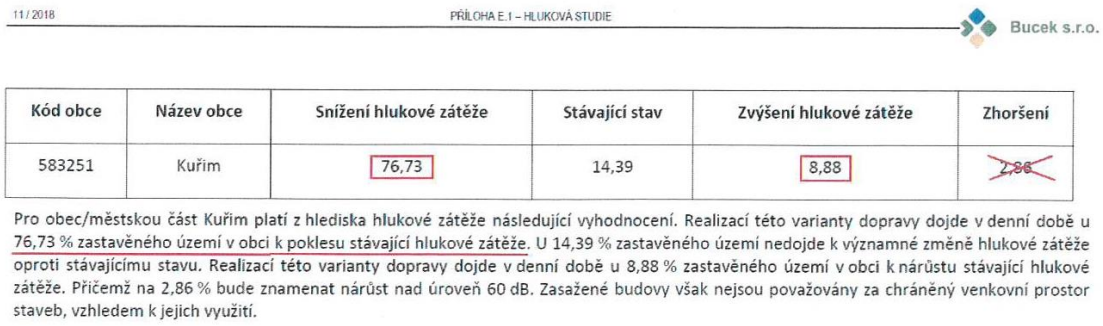


11 / 2018 PŘÍLOHA E.1 – HLUKOVÁ STUDIE Bucek s.r.o.

Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583251	Kuřim	58,91	28,87	12,22	1,40

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změně hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat některé z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrchové technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy v daném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunikace včetně zastřešení a podobně).

Dopady severního obchvatu



11 / 2018 PŘÍLOHA E.1 – HLUKOVÁ STUDIE Bucek s.r.o.

Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583251	Kuřim	76,73	14,39	8,88	~~2,86~~

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 76,73 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 14,39 % zastavěného území nedojde k významné změně hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 8,88 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 2,86 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Zasažené budovy však nejsou považovány za chráněný venkovní prostor staveb, vzhledem k jejich využití.

Zhoršení veřejného zdraví z pohledu hluku bude varianta jižního obchvatu Kuřimi znamenat negativní dopad pro stovky obyvatel města Kuřimi. Jako základní kritérium posuzování vlivů dopadů na veřejné zdraví tedy pro jižní obchvat není dodrženo. Navrhovaná varianta tunelu není reálná, viz. připomínka č. 30. Pro zmiňovanou nadstandardní úpravu povrchu neexistují ve studii žádná měření a tedy Zpracovatel nemůže splnit uvedený cíl

„realizace záměrů prověřovaných touto variantou pro následnou aktualizaci ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel;"

Bez zahrnutí nápravných opatření pro minimalizace negativních dopadů z dopravy ve studii posuzování variant nevede ke splnění požadavků na podkladovou studii a musí být dopracována.

Vypořádání připomínky č.31 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

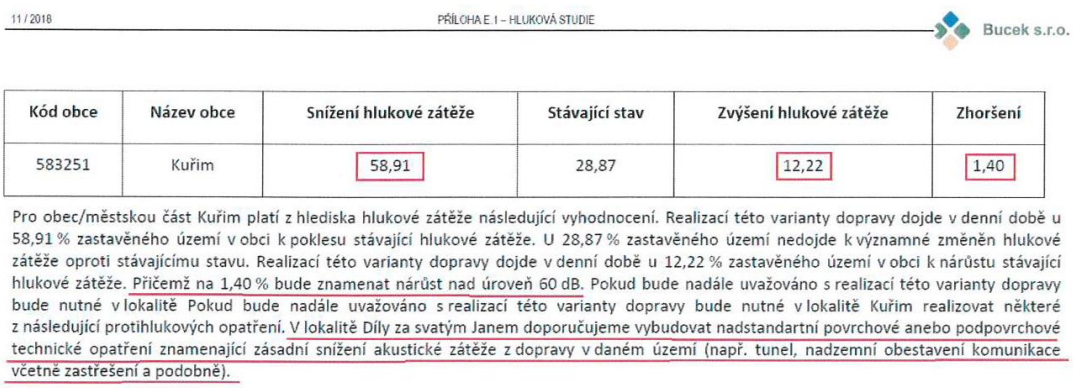
V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. Aktualizace ZUR je postavena na základech, jež neodpovídá původnímu zadání a požadavky dány ve smlouvě, resp. nikde v podkladové studii není doloženo a dokázáno, že i po zavedení ochranných opatření nedojde ke zhoršení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

32. Podkladová studie, jež je vstupem pro AZUR neplní požadavky dané ve smlouvě na Územní studii mezi JMK a zpracovatelem

Ve smlouvě mezi JMK a zpracovatel podkladové studie AZUR je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f)

... V případě, že bude identifikováno potenciální zvýšené riziko pro obyvatele dotčených sídel, budou formulována opatření k eliminaci tohoto rizika. U hluku bude do hodnocení zapracována skutečnost, že realizace záměru je nepřípustná v případě, že by došlo k překročení limitu. Hladina hluku u nejbližší zástavby u nového záměru tak může být nejvýše na úrovni limitů....

Plánovaný jižní obchvat Kuřimi by měl zcela bez pochyb negativní vliv a generoval by hluk nad hygienický limit, jak podkladová hluková studie níže dokládá.



11 / 2018 PŘÍLOHA E.1 – HLUKOVÁ STUDIE Bucek s.r.o.

Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583251	Kuřim	58,91	28,87	12,22	1,40

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změněn hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat některé z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrchové technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy v daném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunikace včetně zastřešení a podobně).

Pokud zpracovatel ve studii neprokáže, že po zahrnutí opatření dojde ke zlepšení stavu překročení hygienického limitu, pak není možné považovat za splnění takového požadavku ve smlouvě studie. Tedy, že nový záměr bude včetně navrhovaný a reálných opatření, nejvýše do úrovně hygienického limitu.

Toto zpracovatel v podkladové hlukové studii, jež ve vstupem pro aktualizaci ZUR, neprokázal a tedy požadavek smlouvy nebyl splněn. AZUR, resp. podkladová studie musí být dopracována.

Vypořádání připomínky č.32 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. Aktualizace ZUR je postavena na základech, jež neodpovídá původnímu zadání a požadavky dány ve smlouvě, resp. nikde v podkladové studii není doloženo a dokázáno, že i po zavedení ochranných opatření nedojde ke zhoršení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

33. Nedostatečné posouzení vlivů dopravy v podkladové studii, jejíž výstupem je aktualizace ZUR

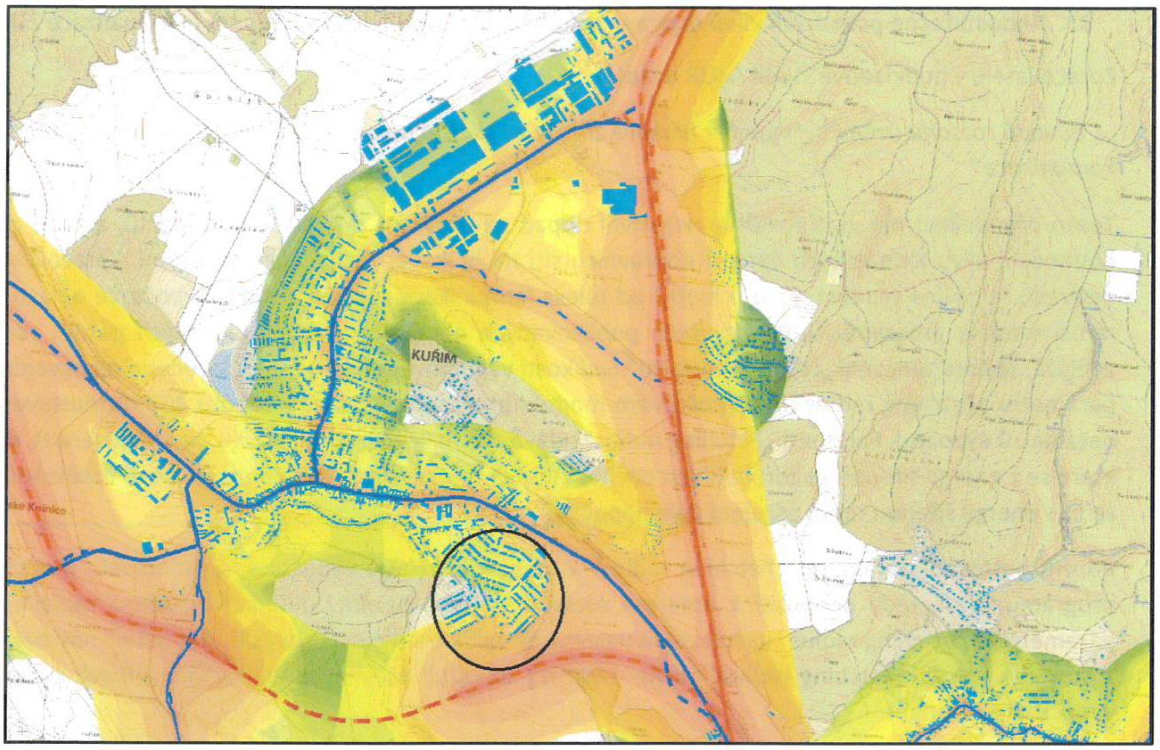
Zpracovatele v podkladové studii AZUR uvádí

„Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace"

Tento předpoklad má však rozsáhlý negativní dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území. Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá.

Použití nastavení parametru „Fetching radius" k omezení rozsahu výpočtu ve výpočtovém modulu programu LimA, tedy nepoužití k omezení rozsahu výpočtu pomocí definice výpočtové oblasti s parametrem „Fetching radius" nastaveným na výrazně vyšší vzdálenost (obvyklé „defaultní" nastavení software LimA je „Fetching radius" roven 1200 m) dokazují všechny publikovaná hluková pásma vypočítaných variant.

Například na následujícím obrázku, z podkladové Hlukové studie pro oblast Kuřim, pro jednu z variant v trase jižního obchvatu, je jednoznačně viditelné, že kumulativní účinek akustické energie modelované dopravní této varianty (respektive hluku šířícího se do jejího okolí) se stávajícím hlukem z provozu po komunikaci silnice II. třídy číslo 385 nenastává. Dopad hluku obou dopravních zdrojů hluku (silnice II/385 a jižního obchvatu Kuřimi) je na hranici 400m vykreslen tak, jako by druhý zdroj nebyl v provozu. **Toto je zcela zásadní pochybení a zkreslení výsledků podkladové hlukové studie.**



Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.

Toto je zásadní chyba a opomenutí, která má zásadní dopad na životní prostředí obyvatel jižní části Kuřimi (označené černým kroužkem) a povede to ještě k většími zhoršení hluku pro tuto oblast Kuřimi, než podkladová hluková studie, jež je základem pro AKZUR, dokladuje. Porovnání a vyhodnocení variant, postavené na tomto chybném podkladu není možné.

Vypořádání připomínky č.33 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

34. Chybně zjednodušené dopravní modelování v podkladové studii, jež slouží jako základ pro AZUR

Zpracovatel v podkladové studii AZUR uvádí, že použil zjednodušený model dopravy, tedy bez silničních odporů. Toto však zásadně omezuje dopravní tok, tedy efektivní účinnost dopravy. Pokud tedy bude komunikace vedena tunelem, pak je nutné kalkulovat, že v tunelové části bude rychlostní omezení. Pokud zpracovatel navrhuje prodloužení tunelového vedení v některých silnicích jako ochranné opatření, pak se bude snížení rychlosti týkat delšího úseku, bude tedy docházet ještě k větší kumulaci aut na takové komunikaci a dopravní účinnost tímto bude dále klesat. **Pokud dopady i následných opatření na ochranu zdraví lidí zpracovatel dále nezohlední ve své podkladové studii pro AZUR, pak je její výsledek nekompletní a dále nepoužitelný.**

Vypořádání připomínky č.34 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

35. Nezahrnutí územně plánovaných úprav dle zadání smlouvy

Ve smlouvě mezi JMK a zpracovatelem u podkladové studie, jež je základem pro AZUR, je v části 4.

Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě d)

..... Výhledová silniční síť bude dotvořena pozemními komunikacemi:

- uvedenými v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby,
- předpokládanými ZÚR JMK a určenými k upřesnění v ÚP — VMO a Bratislavská radiála dle Územní studie prověření územních dopadů úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna (2013); zásadně jsou řešeny invariantně a pouze pro potřeby modelování,
- předpokládanými ZÚR JMK a určenými k prověření v Územní studii vč. vyvolaných změn v silniční síti,
- předpokládanými platnými územními plány, zásadně jsou řešeny invariantně a pouze pro potřeby modelování,

„dopravních odporů", pak tento požadavek nebyl dle smlouvy splněn a je nutné dopracování.

Vypořádání připomínky č.35 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

36. Nejasné dělení denního a nočního dopravního proudu v podkladové hlukové studii AZUR

Dělení dopravního proudu na denní a noční dobu, tak jak bylo použito v Hlukové studii, jež slouží jako podklad pro AZUR, nevychází ze žádných citovaných podkladů. Sdělení v DODATKU Hlukové studie, o užití 4% podílu noční dopravy na nesčítané úseky silničních komunikací III. ukazuje na nejednotnost postupu při výběru preferované silniční varianta a jejím hodnocení.

Rozdíl úrovně hluku v blízkosti dálnic a některých silnic s vyššími intenzitami dopravy mezi denní a noční dobou cca -10 dB neodpovídá realitě.

Pro odhad poměru hluku z dopravy v denní a noční době je možné použít buď dokument „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" [redacted] nebo dokument TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. Vydání)". Proto je vysoce pravděpodobné, že podíl intenzity noční dopravy byl ve všech modelech výrazně podhodnocen.

Zpracovatel podkladové Hlukové studie, jež je vstupem pro AZUR by se vyhnul spekulacím ohledně použitých podílů dopravy v noční době, kdyby kromě kartogramů intenzity dopravy za 24 hodin uvedl i tabulky s modelovanými hodinovými intenzitami dopravy v denní a noční době.

Vypořádání připomínky č.36 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

37. Nejasné klimatické podmínky pro podkladovou hlukovou studii pro AZUR

V celé Hlukové studii, jež je podkladem pro AZUR nikde není uvedeno, jaké klimatické podmínky a jaký podíl podmínek příznivých pro šíření hluku ku neutrálním podmínkám byl ve výpočtech v denní a noční době použit. Přičemž tento poměr výrazně ovlivňuje výstupy výpočtu provedené výpočtovou metodikou NMPB-Routes-96 (a to především ve větších vzdálenostech od dominantních zdrojů hluku a rovněž i v noční době).

Tento údaj je nutné, aby zpracovatel do hlukové studie, jež je podkladem AZUR, doplnil.

Vypořádání připomínky č.37 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

38. Nejasnost v přesnosti výpočtu hlukové studie, jež slouží jako podklad pro AZUR

Zpracovatel v podkladové Hlukové studii pro AZUR uvádí následující:

....Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). ***Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB****. Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace, příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo odečítat)....*

Z výše uvedeného textu vyplývá, že zpracovatel má o procesu stanovení nejistoty výpočtu šíření hluku pouze povrchní povědomí. Zpracovatel neuvádí, jak dospěl k přesnosti vlastního výpočtu „do rozdílu 0,2 dB" a co tímto sdělením míní. Dále Zpracovatel neuvádí, jakým způsobem (jakým mechanismem) byla „příslušná nejistota již uplatněna (zahrnuta)" v procesu predikce šíření hluku či jeho vyhodnocení (tak jak vyplývá z výše citovaného textu).

Obecně platí, že s nejistotami výpočtů se v rámci hodnocení predikované úrovně hluku nikterak nepracuje (nejistoty se zohledňují pouze při vyhodnocení hluku v procesu jeho měření).

O hodnověrnosti hlukové studie, jež je podkladem pro AZUR lze tedy pochybovat do vyjasnění této připomínky

Vypořádání připomínky č.38 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

39. Nejasnost v použití maximální rychlosti v hlukové studie, jež je podkladem pro AZUR

Zpracovatel v podkladové Hlukové studii AZUR neuvádí, co je míněno pojmem *„maximální rychlosti daných úseků"*. Nikde z textu Hlukové studie nevyplývá, zda se jedná o maximální povolenou rychlost v daném úseku komunikace, projektovou rychlost dané třídy komunikace nebo průměrnou rychlost dopravního proudu úseku komunikace stanovenou podle doporučení dokumentu „Výpočet

hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" ([redacted], který uvádí jako podklad ke zpracování Hlukové studie. Modelovaná rychlost dopravního proudu výrazně ovlivňuje modelované emise hluku ze silniční dopravy a tudíž i úroveň vypočítaného hluku z automobilové dopravy.

Pro Územní studii byly připraveny dopravně inženýrské podklady formou kartogramů s počty vozidel za 24 hodin pro jednotlivé modelované dopravní varianty. Hluková studie však nezohledňuje „kartogramy rychlosti", které jsou vstupním parametrem sestavených dopravních modelů.

Chybí dodání rychlostí dopravních proudů, které zpracovatel ve svých dopravních modelech používal a taktéž je pak využíval pro Hlukovou studii, jež sloužila pro výběr varianty pro AZUR.

Vypořádání připomínky č.39 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem byto na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

40. Nesplnění zadání smlouvy a požadavků na podkladovou hlukovou studii, jež je vstupem pro AZUR

Ve smlouvě mezi zpracovatel a JMK pro zpracování územní studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f) uvedeno následující:

... Hluková studie bude zpracována pro současný stav (odpovídající současnému stavu v modelu dopravy) a pro výhledový stav roku 2035. Pro současný stav bude modelována stávající síť komunikací, pro výhledový stav stávající i výhledová síť.....

... Výstupem z hlukové studie bude hodnocení, zda realizace nových komunikací odvádějících ve většině případů dopravu mimo sídla povede ve svém důsledku ke snížení zdravotních rizik souvisejících s expozicí hlukové zátěže pro populaci Jihomoravského kraje jako celku....

Z textu Hlukové studie vyplývá, že další „objekty" (ve výpočtovém software se prvkům definujícím výpočtový model říká objekty) definující vlastnosti prostředí a parametry výpočtu, jako například **mostní konstrukce a jejich portály**, akustické vlastnosti povrchu terénu apod., **nebyly zadávány**. Tímto přístupem došlo ke značenému zjednodušení, jež je zcela odtržené od reality a na základě takového materiálu nelze plnohodnotně hodnotit, jak velký a skutečný dopad bude mít nová výhledová komunikace na okolní sídla.

Obecně platí, že tyto parametry **významně** ovlivňují vypočítané úrovně hladin akustického tlaku. Některé jen lokálně (například mostní konstrukce, portály mostů aj.) a některé globálně (například akustická pohltivost povrchu terénu apod.).

Nezahrnutí posouzení vlivu hluku v podkladové hlukové studii, jež je podkladem pro AZUR, z mostní konstrukce plánového jižního obchvatu Kuřimi v délce cca 200m, na pilířích ve výšce 10metrů nad terén a návazného tunelového portálu a to vše ve vzdálenosti ve vzdálenosti cca 100m od obydlí obyvatel je zásadním pochybením a opomenutí. Není tím splněn požadavek smlouvy a zahrnutí i takových vlivů by mělo by být do posouzení v hlukové studii zahrnuto.

Vypořádání připomínky č.40 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

41. Nezohlednění protihlukových opatření před porovnáváním variant v podkladových materiálech AZUR

Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v podkladové Hlukové studii). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření).

Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v podkladové Hlukové studii AZUR použil, je **naprosto nesmyslným přístupem**, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatele podkladové územní studie nejvhodnější varianta.

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů.

Vypořádání připomínky č.41 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

42. Znemožnění určení dopadů hluku grafické podoby v podkladové hlukové studie, jež je podkladovým materiálem AZUR

Publikované grafické výstupy odvozených „rastrů" (tedy mapy hlukových pásem a rozdílové mapy) jsou zpracovány v barevném schématu (barevné legendy) praktičky významně komplikují a místy i znemožňují odečet lokální hlukové zátěže. Jednotlivá hluková pásma jsou identifikována barvami s mírnou změnou jejich odstínu (především zelené a oranžové barvy vždy se sedmi odstíny) s nekontrastními přechody mezi hlukovými pásmy. Navíc v grafických výstupech dochází k prolínání použitých barev hlukových pásem s barvami v použitých podkladových geografických mapách, což místy vede ke ztrátě možnosti určit odstín barvy hlukového pásma, a tudíž k možnosti odečíst příslušnou hlukovou zátěž.

Použité barevné schéma a jeho prolnutí s barvami podkladové mapy výrazně komplikuje a místy naprosto znemožňuje určení očekávané hlukové zátěže konkrétního bodu (nebo lokality).

Mapy s hlukovými pásmy jsou jediným výstupem Hlukové studie ukazujícím hlukové zatížení řešeného území hlukem z hodnocených dopravních variant (jinou formu výstupu Hluková studie neobsahuje). Užité barevné schéma legendy hlukových pásem vede k nemožnosti dalšího zpracování provedených výstupů výpočtů (například odhadu zátěže v konkrétní lokalitě, ověření relevantnosti uvedených dat, analýze počtu osob zasažených hlukem apod.).

V normách DIN 18005, ISO 1996-2 a v dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN) jsou uvedena doporučená barevná schémata pro vykreslování hlukových pásem v hlukových mapách. Další informace o doporučených barevných schématech je možné najít na portále www.coloringnoise.com. Zde doporučená barevná schémata jsou volena se snahou dosáhnout jednoznačné identifikovatelnosti jednotlivých hlukových pásem v grafických výstupech hlukových map.

Zpracovatel by měl do hlukové studie doplnit i jinou podobu prezentace dat budoucího hluku na lokality, tedy především ty lokality s údaji o hluku, kde dojde plánovaným záměrem ke zhoršení stávajícího stavu. Přehled právě těchto míst je klíčový po prosouzení splnění cíle podkladové studie.

Bez tohoto doplnění nemůže zpracovatel studie zcela legitimně prokázat splnění požadavků daných ve smlouvě na územní studii

…Výstupem z hlukové studie bude hodnocení, ***zda realizace nových komunikací odvádějících ve většině případů dopravu mimo sídla povede ve svém důsledku ke snížení zdravotních rizik*** *souvisejících s expozicí hlukové zátěže pro populaci Jihomoravského kraje jako celku……*

Hluková studie kromě grafické podoby, kde to prakticky nelze informace vyčíst, neobsahuje tento výstup a tedy není jasné, jak zpracovatelem a jím doporučované varianty z pohledu hluku při realizací nových komunikacích, splnily výše uvedený požadavek ze smlouvy o zadání územní studie. Pokud budou existovat lokality, kde dojde ke zhoršení stavu způsobeném hlukem, při realizaci nových komunikací, pak by měl existovat jejich výčet včetně hodnot vypočteného budoucího akustické tlaku. Bez takových informací je podkladová hluková studie nekompletní a těžko lze jen věřit, že zpracovatel vybral ty správné varianty.

Vypořádání připomínky č.42 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn. Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

43. Nesplnění požadavku stanovení negativních dopadů hluku v podkladové studii, jež je základem pro AZUR

Ve smlouvě mezi zpracovatel a JMK pro zpracování územní studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f), požadavky na zpracování hlukové studie uvedeno následující:

... Pro jednotlivé varianty posuzování navrhovaných kapacitních silnic vymezených v Územní studii budou zpracovány přehledné tabulky s informacemi o plochách překročení limitních hodnot hluku dle jednotlivých měst a obcí doplněný o údaj o počtu exponovaných obyvatel.....

Informace o počtech obyvatel žijících na adresních bodech (v konkrétních objektech) jsou obsaženy ve výstupech „Sčítání lidu, domů a bytů" které v roce 2011 zpracoval Český statistický úřad.

Databáze RÚIAN neobsahuje atributy obytná budova, polyfunkční budova a ostatní u všech objektů. Neobsahuje ani úplnou databázi počtů podlaží a počtu bytových jednotek u všech obytných objektů. Neexistuje metoda ani doporučení, jak z informace o počtu bytových jednotek v objektu stanovit počet v něm žijících obyvatel.

Zpracovatel v podkladové Hlukové studii neuvádí, jakým způsobem a jak byly stanoveny počty lidí žijících v jednotlivých objektech v řešených lokalitách zasažených sledovaným hlukem ze silniční dopravy. Vzhledem k tomu, že v rozporu se zadáním Územní studie nejsou počty osob zasažených hlukem v Hlukové studii zpracovány na úrovni jednotlivých sídel, lze se domnívat, že zpracovatel údaje o počtech obyvatel v jednotlivých obytných objektech buď nezpracoval, nebo nepřipravil.

V rámci vyhodnocení dopadu řešených dopravních variant je u obcí zpracováno a vyjádřeno pouze procento zastavěné plochy zasažené nižším či vyšším hlukem. Výstup analýzy počtu obyvatel zasažených hlukem uvádí zpracovatel až na úrovni celého řešeného území. Navíc z obsahu Hlukové studie není patrné, jak k těmto porovnávaným počtům obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu hluku, dospěl. Matoucí je pak i grafická podoba, viz. připomínka č.33, kde jsou na mapě modrou barvou zakreslené stavební objekty bez ohledu na to, jestli jedná o průmyslovou zónu či tzv. „Chráněný venkovní prostor staveb". Není tedy ze studie zcela jasné a doložitelné, zdali do oblasti nově navrhovaných komunikací nebyly např. v lokalitě Kuřim kalkulovány, i průmyslové plochy v severní části Kuřimi a s ohledem na jejich velkou plochu pak nesmyslně proběhl přepočet na počet obyvatel Kuřimi. Zpracovatel studie by měl tedy konkrétně doložit způsob zjištění počtu obyvatel v dotčených částech, aby splnil požadavek ze smlouvy k územní studii a tedy tento podklad mohl být dále použit

Vypořádání připomínky č.43 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

44. Rozpor podkladové hlukové studie, jež je základem pro AZUR, s platnými předpisy

V podkladové hlukové studii AZUR se uvádí:

.... Hluková studie přináší značně konkrétní pohled na potencionálně vzniklou hlukovou zátěž po realizaci záměru každé varianty".....„ Výsledky byly vytvořeny na základně platných právních předpisů, směrnic a doporučení"..

Tato tvrzení však nejsou pravdivá s ohledem na obsah podkladové hlukové studie. Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami (viz. předešlé připomínky), že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.

Územní studie v návaznosti na Hlukovou studii by měla, v souladu se zadáním, podrobně hodnotit hluk ze silniční dopravy řešených variant v území Jihomoravského kraje. Toto zadání je přísnější, než zadání v rámci pořizování tzv. Strategických hlukových map (dále též SHM). Proto by kvalita akustického modelu měla být alespoň shodná, ale spíš lepší než v úrovni SHM. Pro metodiku zpracování akustických modelů pro SHM je jedním ze stěžejních dokumentů dokument „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN, dále též GPG). Pokud by se zpracovatel s tímto dokumentem seznámil, shledal by, že jím provedené práce v oblasti hlukového mapování jsou nedostatečné.

Výsledky podkladové hlukové studie je tedy nutné přepracovat a výstupy z hlukové studie není možné dále použít pro výběr variant v rámci AZUR.

Vypořádání připomínky č.44 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii 'MK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

45. Nejasný postup při stanovení vlivu hluku na obyvatele z hlukové studie, jež je využita pro AZUR

V podkladové územní studii je v příloze „PŘÍLOHA D.4 STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ" v kapitole „2. CHARAKTERISTIKA HODNOCENÉ POPULACE" v odstavcích „2.1. POČET OBYVATEL V OBCÍCH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ" a „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" naznačeno, jak zpracovatelé dospěli k výše uvedenému počtu obyvatel čijících v hodnoceném území. Tedy v oblasti do vzdálenosti 400 m od os modelovaných komunikačních sítí.

Jak je v kapitole „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" ve větě 3) uvedeno: „.... byl proveden odhad počtu obyvatel v domech".

Zhotovitel by měl doložit detailní způsobem, jakým způsobem se s odhadem pracovalo pro bloky budov (tedy s bloky s více obytnými objekty), protože toto není v podkladové studii uvedeno.

Vypořádání připomínky č.45 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK, Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

46. Nekompletní posouzení variant z pohledu hluku v podkladové hlukové studii, jež je využita pro AZUR

Dopravní síť v podkladové studii byla zadána pomocí úseků o jediné linii, pravděpodobně umístěné v ose příslušné komunikace. Ani u hlavních silničních tahů (jako jsou dálnice a komunikace t. třídy) nebylo zohledněno rozdělení do jízdních pruhů.

Modely neobsahují informace o akustických vlastnostech terénu. Zpracovatel neuvádí, jakou „defaultní" hodnotu koeficientu povrchu G ve výpočtech použil. Z pohledu jižního obchvatu Kuřimi lze očekávat, že právě mostní konstrukce poblíž obydlené zóny bude vykazovat značnou hlučnost, která byla pravděpodobně ve studii opomenuta.

V modelech nebyl zohledněn výškopis nových liniových staveb (včetně mimoúrovňových křížení). Z plánovaného jižního obchvat v Kuřimi ve výšce cca 10m nad terénem, tedy 2 — 3 metry nad všemi stávajícími domy, bude hluk nesen jinak, než kdyby stávající domy zvuk postupně pohlcovaly.

Pro nové úseky komunikací nebyla, kromě tunelů, modelována žádná technická opatření (protihlukové stěny apod.) zajišťující soulad provozu úseku s platnou hlukovou legislativou ČR.

V modelech nebyla zadána jednotná výpočtová oblast.

Podkladová hluková studie je nekompletní a je nutné ji přepracovat, aby s ní bylo možné dále pracovat.

Vypořádání připomínky č.46 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

47. Podkladová hluková studie, jež je využita pro AZUR, je v rozporu s původním zadáním a smlouvou o Územní studii

V podkladové Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání).

Hluková podkladová studie je v tomto stavu pro další využití nepoužitelná a je nutné ji dopracovat.

Vypořádání připomínky č.47 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí

požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

48. Nejasné formulace v podkladové studii, jež je využita pro AZUR

Zpracovatel podkladové studie v dopravně-urbanistické části uvádí u varianty Optimalizované (např. D6) následující:

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

Z předešlé studie, jež si nechala Kuřim zpracovat a jež byla podkladem pro územní studie vyplynulo, že zmiňovanou variantou D6 může být odvedeno z Kuřimi až 75% dopravy. Kde tedy nyní zpracovatel přišel na 50%, což je tedy zásadní rozdíl? V čem se liší přístup zpracovatel v této studii od jiných studiích s ohledem na tak zásadní rozdíl, který činní v intenzitách dopravy desítky procent? Dopravní model, jež byl součástí referenční dokumentace studie a kterou si město Kuřim nechalo provést od společnosti DHV, mohl být přesnější k reálným odporům komunikací, což by dokazovalo, jak nepřesné je zjednodušení dopravního modelu v podkladové územní studii. Toto by měl zpracovatel doložit detailním popisem vstupních parametrů, které byly použity pro modelování intenzit dopravy v jeho studii a nikoliv jen uvedením formulací

...Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu....

Vstupní parametry pro dopravní modelování jsou zcela zásadní a na jejich nastavení záleží pak hodnocení dopravy, hlučnosti a rozptylu. Pokud se udělá drobná chyba v nastaven vstupních parametrů v modelování dopravy, pak se mnohem více projeví v nepřesnosti dalších návazných posuzování. Zpracovatel by měl tyto použité vstupní parametry pro dopravní model v podkladové územní studii zveřejnit, aby doložil, že jsou v modelu zahrnuty všechny, nebo aspoň ty klíčová hlediska jež dopravu ovlivňují.

Vypořádání připomínky č.48 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí

požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

49. Chybějí zakreslení tunelů v grafické podobě aktualizace ZUR

Zpracovatel v grafické podobě aktualizace ZUR vůbec nezakreslil pro varianty obsahující jižní obchvat Kuřimi tunel. Je zřejmě, že v místě Kuřimské hory není možné komunikaci vést jinou cestou než tunelem. Tudíž v tomto místě nelze použít nadzemní komunikace a zakreslení tunelu je nutné. Při pohledu na grafickou podobu aktualizace a bez znalosti textu navrhované komunikace může mít čtenář dojem nad povrchových silnicí, což je ale ve skutečnosti matoucí.

Tam, kde je tunel nutný, by měl být v grafickém podkladu pro aktualizaci ZUR tunel skutečně zakreslen

Vypořádání připomínky č.49 krajem

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. ZÚR obsahují textovou a grafickou část, které tvoří jeden celek.

V souladu s §36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem na tuto připomínku nebylo odpovězeno dostatečně. Pokud je v AZUR pro oblast Kuřim uvedeno, že pro minimalizaci negativních vlivů na obyvatele je nutné jako opatření použít tunel, je nutné alespoň uvést, odkud kam bude tunel veden. Toto AZUR zcela postrádá. Na jaké základě bylo provedeno SEA hodnocení, když není jasné odkud kam bude tunel veden? Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí

požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí.

50. Nejasně údaje o vyvedení dopravy z centra Kuřimi v podkladové studii, s nichž vycházela AZUR

Ze studie, jež si nechala město Kuřim dříve zpracovat a jež byla referenčním podkladem pro územní studie vyplynulo, že variantou se severním obchvatem Kuřimi může být odvedeno z Kuřimi až 75% dopravy. V této podkladové studii pro aktualizaci ZUR je zpracovatelem uvedeno

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

Je tedy otázkou, kde tedy zpracovatel přišel na vyvedení jen 50% dopravy z centra Kuřimi pro variantu D6, což je tedy zásadní rozdíl? Toto je nutné doložit konkrétně, v čem je tak zásadní rozdíl od předešlých studií.

Vypořádání připomínky č.50 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněný při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK****. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

51. Nejasnost v navrhovaných ochranných opatřeních v podkladové studii, ze které vychází AZUR

Pokud zpracovatel píše v části studie C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického u varianty D6 o velmi razantním charakteru opatření uvnitř města Kuřimi,

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

je nutné je vyjmenovat a doložit, o jaká opatření by se konkrétně jednalo, co by taková opatření znamenala a jaký by měla opatření očekávaný konkrétní přínos. Teprve pak je možné posuzovat a kvalifikovat zpracovatelem tato opatření. Ze stávajícího popisu ve studii tedy není vůbec jasné, jaká opatření zpracovatel zvažoval a jestli uvažoval skutečna všechna možná opatření. Mezi možná

opatření patří i např. dopravně-organizační, které by zamezily tranzitní dopravě přes Kuřim a které není v žádném případě razantního charakteru.

Každé takové opatření by mělo být zahrnuto do dopravního modelu posuzované varianty a prověřeno jeho očekávaný dopad, aby výsledek pak odpovídal realitě a přínosy mohly být jednoznačně a doložitelně kvantifikovány oproti negativním vlivům bez nich.

Obecné zmínění ochranných opatření je v podkladové studii nedostačující.

Ochranná opatření musí být zahrnuta do variant před jejích posuzování, jinak jsou výsledky porovnání nekompletní.

Vypořádání připomínky č.51 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

52. Chybné modelování dopravy v podkladové studii, z nichž vychází AZUR

Zpracovatel ve vypořádání připomínky níže

Přístup k výběru nejlepších variant z podkladové územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný. Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav (např. dle ÚP obce), aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.

v rámci Zprávy o uplatňování K JMK ZUR zdůvodnil mimo jiné touto formulací:

...Vložení některých omezujících faktorů může být i subjektivním pocitem zpracovatelů — kdy dává určitá omezení. Aby se právě zabránilo tomuto subjektivnímu prvku (např. proč v té či oné variantě je to a to opatření a v druhé je jiné...) a nedošlo k umělému zásahu do modelových stavů (které by byly napadnutelné, že ovlivnily výsledek)...

Nastavení omezujících faktorů při dopravním modelování rozhodně není postaveno na subjektivním pocitu zpracovatelů a pokud ano, je to zcela špatně. Pokud zpracovatel dopravního modelu uvádí ve svém zdůvodnění, že jako minimalizaci rizika nastavení parametrů modelu a tedy je raději nenastavuj, tak je to zcela zásadní a špatný přístup. Pokud se do dopravního modelu vloží nějaký parametr, jež simuluje skutečný stav komunikace, tak toto nastavení musí být použito pro všechny varianty shodně a o toto je nutné zpracovatelem doložit. V podkladové studii a simulaci dopravního modelování toto uvedeno není a lze tedy pochybovat o správnosti v dopravním

modelu, tedy že daný nastavený parametr při simulaci byl použit v porovnávaných variantách shodně.

Vypořádání připomínky č.51 krajem

Připomínka směřuje k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016—12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK). Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.*** *K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Zdůvodnění této dřívější připomínky krajem dokládá, že přístup zhotovitele k dopravnímu modelování je nepřesný a dokládá o neprofesionalitě výstupu. Taková simulace dopravního modelu z územní studie, která je následně využit pro rozptylovou a hlukovou studii, jež je podkladem pro AZUR, neodpovídá realitě a je dále nepoužitelná.

V rámci vypořádání připomínek krajem bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto podáváme toto výše opakovaně jako námitku k řádnému vypořádání.

53. Pojmenování silnice první třídy pro plánovaný Jižní obchvat Kuřimi

Není jasná na základě čeho a jakých podkladu je v AZUR rozhodnuto, že jižní obchvat Kuřimi bude silnici l. kategorie. Nikde v celorepublikovém registru silnic l. kategorie není o takové silnici žádná zmínka.

Požadujeme o vyjasnění tohoto stavu a o posouzení této námitky Ministerstvem dopravy, jako nadřízeného orgánu.

54. Územní rezerva pro severní obchvat Kuřimi

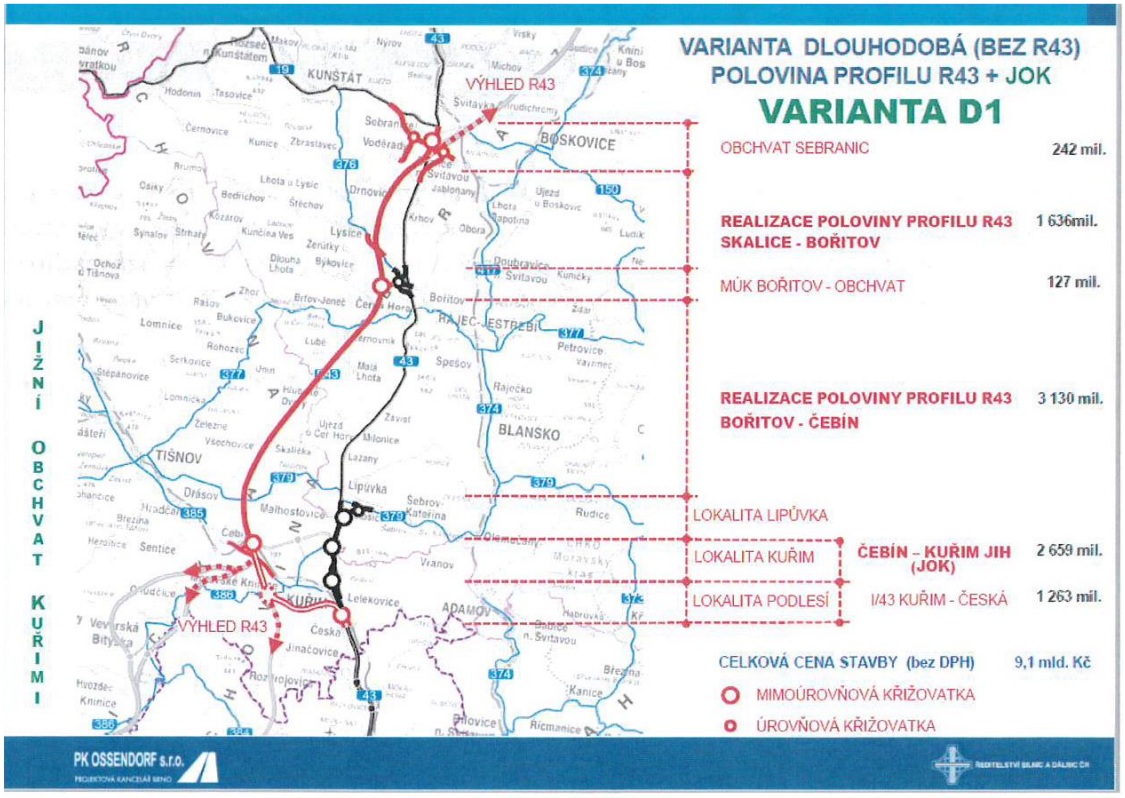
V návrhu AZUR je uvažováno vždy s propojení obchvatu Kuřimi s D43. Severní obchvat a územní rezerva pro toto dedikovaná je univerzálním řešení bez vlivu na budoucí koridor D43/S43. Varianta severního obchvatu byla využita podkladových materiálech ZUR jen pro Optimalizovanou variantu.

Vzhledem k tomu, že řešení obchvatu Kuřimi Jižní variantou v těsné blízkosti (cca 100metrů) zastavěného území a chráněného parku Šiberna, je technicky komplikované z následujících důvodů

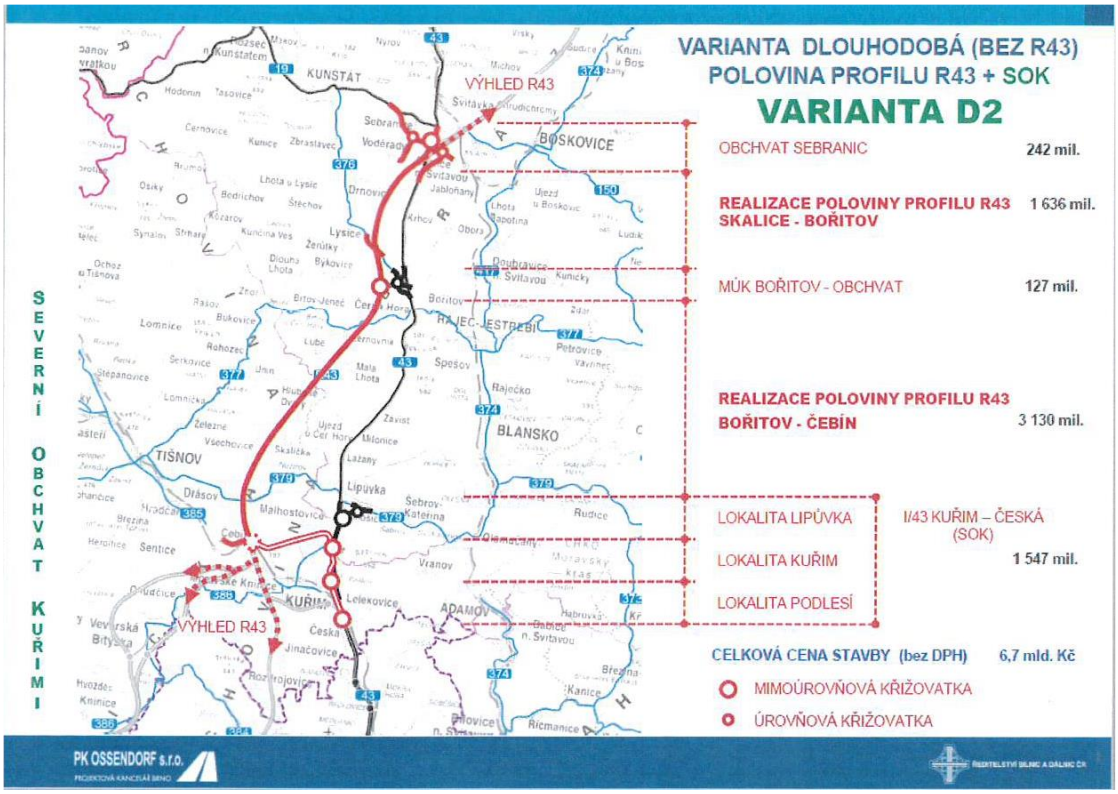
- nutné ochranné opatření prostřednictvím tunelu až ke MÚK Česká,
- křížení tunelu s 4pruhovou komunikací pod Il. Březovským vodovodem, jež zásobuje celou brněnskou aglomeraci pitnou vodou
- finančně mnohem náročnější řešení, než se nabízí severním ochvatem Kuřimi, viz. níže přiložena kalkulace ŘSD. Varianta jižního obchvatu Kuřimi vychází v základním variantě, bez výše zmiňovaného prodloužení tunelu až k MÚK Česká o cca 2.5mld Kč dražší, než varianta severní. Pokud se k základní variantě připočtou ještě další náklady související s prodloužením tunelu o cca další 1km, pak se celková cena tunelu může vyšplhat k cca 4mld Kč pro variantu Jižního obchvatu Kuřimi.

- Vedle investičních nákladů je nutné počítat s provozními náklady na tunely ve variantě Jižního obchvatu Kuřimi, jež z předešlých studií vycházely na desítky milionů za rok.

Kalkulace ŘSD pro Jižní obchvat Kuřimi (JOK)



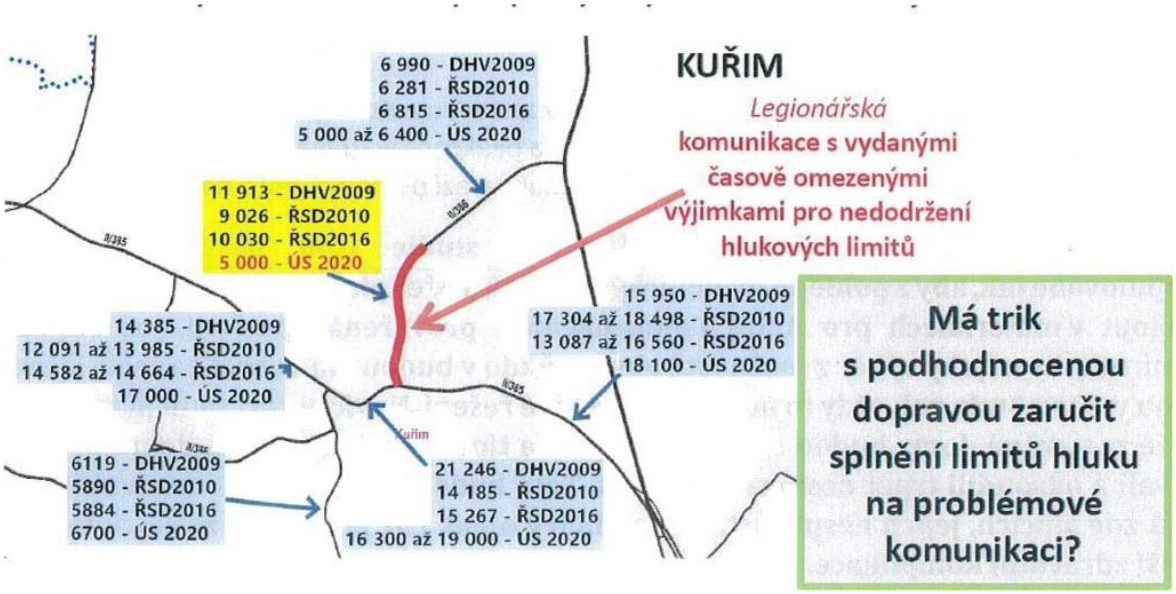
Kalkulace ŘSD pro Severní obchvat Kuřimi (SOK)



S ohledem na výše uvedené technické komplikace řešení Jižním obchvatem Kuřimi a dále pak mnohem vyšší finanční náročnosti řešení, jež bude velice těžko hledat oporu ve státním rozpočtu v blízké budoucnosti požadujeme, aby byla územní rezerva pro severní obchvat Kuřim a zkapacitnění stávající I/43, ponechána a tedy nikoliv odstraněna aktualizací ZUR do doby, než bude opravdu rozhodnuto definitivní řešení koridoru D43/S43.

55. Chyba dopravního modelu v podkladové studii, z nichž vychází AZUR

Při dopravním modelování pro rok 2035 podkladové studie (dále ÚS), z níž AZUR vychází, údajně využila model stávající komunikační sítě JMK (doplněný v roce 2017 podle Sčítání dopravy 2016) a celostátní odhad nárůstu intenzit. Na jednom kritickém místě v Kuřimi s překračovanými limity hlučnosti (dnes je na ul. Legionářská stanovena výjimka na překračování hlukových limitů) však byla v podkladové studii AZUR predikovaná intenzita dopravy pro rok 2035 bezdůvodně snížena o cca 60 %. Stačí porovnat intenzity dopravy ÚS pro rok 2020 s údaji ŘSD a studie DHV.



Z výše uvedeného vyplývá, že intenzity dopravy na stávající komunikace Kuřimi, ulice Legionářská, kde dnes v roce 2020 projede kolem 12tis vozidel/den, projede dle dopravního modelu zpracovatele AZUR v roce 2035 jen vozidel polovina!!!! Toto je absurdní, za situace, kdy při prosazované variantě jižního obchvatu bude tato komunikace naopak zatížena dopravou mezi oblasti Tišnov-Kuřim-Blansko. To, co je v podkladové studii prezentováno dělá dojem, jako kdyby někdo chtě uměle snížit intenzitu dopravy na dané komunikaci z důvodu současných a hrozících horších budoucích překračovaných hlukových limitů v prosazované variantě JMK. Takové hodnoty dopravních intenzit nemají opodstatnění a je to zásadní pochybení, které musí být napraveno. Dále pak musí být posouzeno, zdali se obdobná chyba nenachází v jiných částech JMK. Dopravní modelové a následné porovnání a výběr nejvhodnější varianty není tudíž provedeno dobře a jsou zde chyby. Námitkujeme, že je nutné tyto chyby jednoznačně vysvětlit a odstranit na všech místech posuzovaného území. Teprve pak může proběhnout porovnání variant a výběr nejvhodnější pro AZUR. S ohledem na hrozící zásadní negativní vlivy dopravy na životy obyvatele bydlící v blízkém okolí požaduji, aby byla tato námitka odborně vypořádaná i patřičným dotčeným orgánem, tedy Krajskou hygienickou stanici a Ministerstvem životního prostředí a zrevidována i SEA pro tuto oblast.

56. Chybně posouzení a vyjádření v AZUR. V textovém znění AZUR je chybně uvedeno:

...V převážné míře totiž prochází (myšleno navrhované řešení ve variantě Hitlerova varianta s jižním obchvatem Kuřimi) zastavěnými oblastmi na dané trase (s výjimkou Kuřimi a Černé Hory)...

Požadujeme toto v AZUR v naší námitce přepracovat s ohledem na to, že jižní obchvat v Kuřimi JE VEDEN ZASTAVĚNOU OBLASTÍ, tedy 125 metrů od dnes existujících domů a cca 100 metrů od nyní stavěných domů oblasti Díly za Sv. Jánem. Tato stávající formulace dělá dojem, že je vše v pořádku, ale situace je naopak mnohem složitější a vážnější.

57. V AZUR se plánuje jižní obchvat Kuřimi, ale blízkou zástavbu autoři ignorují a spolu s tím problém hluku generovaného projíždějícími vozidly. Za zcela neakceptovatelné považuji tvrzení, že autoři ve svých materiálech přímo uvádějí, že se „šířící hluk zarazí o první domy a dále se šířit nebude".

Námitkujeme tímto, že předkládané hlukové studie jsou nesprávné neřku-li zmanipulované tak, aby z pohledu hygienických limitů a předpisů autorům prošly. Je nutné navrhnout v materiálech pro AZUR jednoznačná a prověřená opatření, jež obyvatele ochrání, nikoliv nějaký výběr z možností, aby si někdo v budoucnu vybral. Je zcela jasné, že takovou volbou bude pak vždy to nejlevnější možné řešení. Navíc autoři sami přiznávají, že nejblíže zastavěné domy budou sloužit jako štíty a tímto majitelé těchto domů prakticky obětovali a odsoudili trpět nesnesitelný hluk. Toto bude opět vyvolávat zdravotní potíže občanů zde žijících, jejich nespavost, bolesti hlavy apod. což posléze bezesporu vyústí ve vážnější zdravotní komplikace.

58. V AZUR je v Úkolech pro územní plánování uvedeno následující:

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi....

Není zde zřejmé, o jakou část obytné zástavby přesně se jedná a odkud kam by měl být tunel veden.

Námitkujeme, že AZUR postrádá přesnou specifikaci konkrétního opatření na ochranu obyvatel, jež mělo vyplynout ze zadání pro AZUR, a dále pak přesnou specifikaci umístění tohoto tunelu v dané oblastí, aby toto bylo zcela jednoznačné pro dané území a budoucí plány.

59. V podkladech posuzování vlivů na životní prostředí SEA, část A, jsou specifikovány vlivy zámětu dle AZUR na vodní zdroje. V kapitole A.4.6 chybí vyjmenování a tedy pravděpodobně i posouzení zápalové oblasti QIOO, z Mozovského potoka pod plánovaným jižním obchvatem Kuřimi.

Námitkujeme, že AZUR postrádá vyjádření dotčeného orgánu, tedy Ministerstva životního prostředí a dopracování posouzení vlivu záplavové oblasti na budoucí plánovaný jižní obchvat Kuřimi.

60. V AZUR, v textovém vyjádření v části ODŮVODNĚNÍ se uvádí:

...Maximální účinnost na městský systém (stávající a rozvojový) má jižní obchvat Kuřimi. Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to v konečné podobě či již v I. Etapě výstavby v dané lokalitě, i bez vnitřních opatření...

Požadujeme v naší námitce vysvětlení, co přesně je myšleno I. etapou v realizaci jižního obchvatu Kuřimi a toto požadujeme do textu doplnit. Pokud je I. Etapou výstavby obchvatu myšleno

vybudování jižního obchvatu bez ohledu na existenci trasy D43, tak je tento přístup zcela neakceptovatelný. Taková varianta by pro Kuřim byla pohromou, protože by hrozilo, že tento stav takto zůstane desítky let a v těsné blízkosti, cca 100metrů od domů, na mostní konstrukci, ve výšce 10metrü nad terénem, by jezdilo denně cca 37tis. vozidel/denně. Taková varianta by musela být v podkladech posouzena, včetně jejich dopadů a tomu tak není.

61. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsk0-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další.

Námitkujeme, aby byla v AZUR zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní části Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko-polských hranic u města Walzbrych je stavena dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR nezohlednily a to je zásadní chyba. Je nutné podklady v tomto duchu upravit.

62. Při posuzování tras pro AZUR na území Kuřimi došlo k nevyváženému posuzování variant především z pohledu urbanismu. V podkladové studii je jako příklad nevyváženosti uváděno:

Pro variantu s jižním obchvatem Kuřimi ve studii zpracovatel podkladové studie píše:

...doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území....

Pro variantu severního obchvatu Kuřimi se ve studii zpracovatel píše:

...V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43"Brno...

Vzhledem k obchodním aktivitám zpracovatele podkladové studie AZUR a zpracovatele AZUR, společnosti Knesl Kynčl architekti, jež mají své obchodní zájmy pro developera v trase pro severní variantu obchvatu Kuřimi, námitkujeme a požadujeme provedení posouzení všech podkladů a materiálů sloužící pro AZUR zcela nezávislým subjektem.

Vyhodnocení připomínek:

Vyhodnocení připomínek 1 a 2

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava

- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

K požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. **Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016.** Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů

umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 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 vliv 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.“*

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní

obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.

- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany

data: za rok 2019

reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)

typ měř. programu: manuální měřící program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 μg/m^3, imisní limit (IL) 200 μg/m^3

- četnost překročení IL – 0 případů/rok

- MV 19 –61,8 μg/m³, IL nestanoven
- průměrná roční koncentrace 13,8 μg/m³, IL 40 μg/m³

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 μg/m³, imisní limit (IL) 50μg/m³
- četnost překročení IL – 11 případů/rok
- průměrná roční koncentrace 19,8 μg/m³, IL 40 μg/m³

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 μg/m³, IL 25 μg/m³

- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 μg/m³
- maximální hodinová koncentrace 36,7 μg/m³, IL 350 μg/m³

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	med án
NO_2 roční koncentrace	[μg/m³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,

** 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.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ

(*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)* a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadavku na stanovení konkrétních ochranných opatření uvádíme, že obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek

životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

V souladu s tímto jsou požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru pro záměr DS45 jižní obchvat Kuřimi promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

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 tranzitní dopravě doplňujeme:

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech

- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Vyhodnocení připomínky 3

Připomínka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:“ *Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:“… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR.*

V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování ***konečného rozhodnutí o využití tohoto území*** *a k aktualizaci ZÚR."*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:" Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena…"*

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „*Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhovat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).*

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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."

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínky 4

K domnělému střetu zájmů se nevyjadřujeme.

Dodáváme, že k domnělému střetu zájmů vydala Česká komora architektů (ČKA) usnesení č. 1/840 ze dne 03.12.2019, ve kterém došla k závěru, že doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. neporušil profesní předpisy ČKA ani jiné platné právní předpisy. Na základě zjištění dozorčí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem, přírodní památkou Šiberná a přírodním parkem Baba zabýval a navrhl opatření také s ohledem na tuto lokalitu.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování v bodech d) a e). V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

K domnělému střetu zájmů projektanta viz vyhodnocení připomínky 4.

K požadavku na stanovení konkrétních ochranných opatření viz vyhodnocení připomínek 1 a 2.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS45, jižní obchvat Kuřimi a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Realizovatelnost záměru DS45 byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

Varianty byly v ÚS JMK hodnoceny z hlediska dopravně urbanistického (kap. C), tak z hlediska dopadů jednotlivých variant na životní prostředí (kap. D a přílohy D), tak z hlediska hlukových a rozptylových studiích jednotlivých obcí (kap. E, přílohy E1 a E2). Všechny varianty byly vyhodnoceny jako realizovatelné.

Vyhodnocení připomínky 6

K ÚS JMK viz vyhodnocení připomínky 3.

K dopravnímu modelování uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikal i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj

silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK.

Dopravní modelování je obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Model pracuje na bázi „odporů" resp. cestovních časů. U stávající sítě jsou odpory stanoveny na základě průměrných jízdních rychlostí jednotlivých úseků (se zohledněním intravilánových úseků i zdrženími na stávajících křižovatkách). Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu. To znamená, že odpory na komunikacích uvedených v připomínce odpovídají skutečnosti. U nových komunikací zohledňují odpory kategorii komunikací. Do modelových stavů však záměrně nebyly přidávány další omezující faktory, resp. odpory typu: vliv jednotlivých křižovatek, legislativní omezení rychlosti, průjezdu atd. Hlavními důvody, proč nebyly použity omezující faktory jsou:

- Měřítko – rozsah modelování. Územní studie pracuje s velkou plochou, v daném případě celým Jihomoravským krajem. V takto velké ploše se nikdy nezadávají detailní omezující faktory (např. jednotlivé křižovatky při průjezdu obcemi..., omezení rychlosti z 50 na 40km/h…), neboť nejsou známé a v daných vzdálenostech nejsou rozhodující.
- Bylo hodnoceno větší množství variant – bylo tedy důležité, aby měly stejná východiska. Detailní omezující faktory by byly pro jednotlivé varianty rozdílné, a tudíž by zkreslovaly celkový výsledek, který by byl napadnutelný jako neobjektivní. Takto jsou všechny varianty srovnatelné.
- Omezující faktory jako např. legislativní snížení rychlosti, vložení okružních křižovatek atd. jsou závislé, na rozdíl od koncepce na správních rozhodnutích dotčených orgánů, které nelze na budoucí dobu predikovat, proto pro jednotlivé kategorie komunikací jsou voleny takové „odpory", které odpovídají platné legislativě (cestovní a povolené rychlosti...), a ne „odpory", které je možno aplikovat samostatně/lokálně.
- Vložení některých omezujících faktorů může být i subjektivním pocitem zpracovatelů – kdy dává určitá omezení. Aby se právě zabránilo tomuto subjektivnímu prvku (např. proč v té či oné variantě je to a to opatření a v druhé je jiné...) a nedošlo k umělému zásahu do modelových stavů (které by byly napadnutelné, že ovlivnily výsledek), nebyly tyto omezující faktory použity
- Při zpracování výsledné varianty v detailu již jedné varianty lze pro jednotlivé lokality přistoupit k zadání omezujících faktorů pro optimalizaci, a ještě vyšší účinnost opatření, avšak toto není případ variant ÚS.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „…*Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]..."*

Vyhodnocení připomínky 7, 8, 9, 11, 13 až 48, 50, 51, 52 a 55

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k ÚS JMK.

Vyhodnocení připomínek 8 a 9 uplatněných již ke Zprávě o uplatňování se nemění.

K připomínce 8

Počet obyvatel žijících v lokalitě není dáno chráněným venkovním prostorem staveb. Chráněný venkovní prostor staveb je funkcí obytných místností domu nikoliv počtu obyvatel v domě bydlících. Hodnotícím kritériem byl v ÚS JMK počet obyvatel.

V rámci ÚS JMK byly prověřeny ucelené soubory dopravních řešení – tzv. varianty uspořádání dálniční a silniční sítě. Vzhledem k množství variantních návrhových prvků existuje velké množství jejich kombinací, které byly v průběhu 1.etapy zpracování ÚS JMK v několika krocích redukovány na výsledných 15 variant. Ty zastupují všechny uvažované a logicky využitelné trasy a reprezentují tak všechna řešení potřebná pro vyhodnocení dopravní situace v řešeném území.

Varianty byly v ÚS JMK hodnoceny z hlediska dopravně urbanistického (kap. C), tak z hlediska dopadů jednotlivých variant na životní prostředí (kap. D a přílohy D), tak z hlediska hlukových a rozptylových studiích jednotlivých obcí (kap. E, přílohy E1 a E2).

K připomínce 9

Studie neměla za úkol navrhovat konkrétní opatření v konkrétních lokalitách. Měla pouze říci, pro které lokality a v jakých variantách je potřeba opatření navrhnout. Kupříkladu lokalita Kuřim – díly za Sv. Jánem. V hlukové studii je k variantám, které se jich dotýkají, jasně napsáno:

„Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě V lokalitě Díly za svatým Janem vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrchové technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy v daném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunikace včetně zastřešení a podobně).“

Návrhem případných opatření se bude projektant zabývat při Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí bude v souladu s přílohou stavebního zákona součástí Vyhodnocení vlivů na životní prostření (SEA).

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA k A1 ZÚR JMK v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Připomínky K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínky 10

Napojení směru Brno – Blansko je řešeno upravenou stávající trasou sil. I/43 v úseku Česká – Kuřim – Lipůvka právě s prioritou kapacitního propojení aglomeračního významu s prioritou směru na Blansko. Tyto úpravy jsou nyní v přípravě ze strany ŘSD. Koridor pro úpravy stávající silnici I/43 je vymezen v A1 ZÚR JMK záměr ozn. DS46 I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad, včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba).

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyl projektantem doporučen a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Řešení severního obchvatu Kuřimi značně zvyšuje riziko zachování tranzitu tzv. Tišnovského směru přes vlastní Kuřim, naopak řešení jižního obchvatu může přinést maximální potlačení tranzitu dopravy městem.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Zvolené řešení bylo odůvodněno viz odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Vhodnost jižního obchvatu Kuřimi byla prokázána v ÚS JMK.

Vyhodnocení připomínky 12

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k ÚS JMK.

Připomínky K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K jižnímu obchvatu Kuřimi viz výše. Vyhodnocení připomínek 1, 2, 5 a 10.

Vyhodnocení připomínky 49

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. ZÚR obsahují textovou a grafickou část, které tvoří jeden celek. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Vzhledem morfologii terénu projektant při hodnocení SEA s tunelem uvažoval. Dle odůvodnění A1 ZÚR JMK byla podkladem pro vymezení koridoru DS45 jižní obchvat Kuřimi technicko-ekonomická studie D43 D1 – Kuřim – Svitávka (PK Ossendorf s.r.o., 2016).

Vyhodnocení připomínky 53

Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především technicko – ekonomická studie D43 D1-Kuřim-Svitávka (PK Ossendorf s.r.o., 2016), kterou zadávalo Ředitelství silnic a dálnic ČR. Ministerstvo dopravy nemělo k vymezení jižního obchvatu jako silnice I. třídy v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Vyhodnocení připomínky 54

Prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant obchvatu Kuřimi, jež byly vymezeny v ZÚR JMK 2016 v podobě územních rezerv, bylo cílem ÚS JMK. Severní obchvat Kuřimi byl v rámci ÚS JMK hodnocen. Dále nebyl projektantem doporučen a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty silnice I/43 včetně jižního obchvatu Kuřimi, která je v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

K požadavku na zachování územní rezervy pro severní obchvat Kuřimi lze konstatovat, že nelze pro jeden záměr vymezit v ZÚR JMK jak návrhovou ploch, tak územní rezervu.

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:"… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování* ***konečného rozhodnutí o využití tohoto území*** *a k aktualizaci ZÚR."*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:" Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena. O zachování územní rezervy lze uvažovat jen výjimečně ze závažných důvodů. Kraj by v takovém případě musel zdůvodnit, jaké konkrétní zásadní skutečnosti mu bránily území prověřit během uplynulé doby a proč se domnívá, že to v nedaleké budoucnosti naopak možné bude.* ***V opačném případě by bylo nutno územní rezervu považovat za svévolný zásah do práv vlastníků dotčených nemovitostí.***

K požadavku na ponechání územní rezervy pro stávající I/43 uvádíme, že pro stávající silnici I/43 je vymezen v A1 ZÚR JMK záměr ozn. DS46 I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad, včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba).

Vyhodnocení připomínky 56–61

viz vyhodnocení připomínek 116, 122, 88, 189, 119 a 25 v kap. M.2.1.

Poř. číslo	**P05**	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 83516/2020**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Městská část Brno-Kníničky**/ 44992785–14			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Lenka Ištvanová, starostka MČ Brno-Kníničky			
Adresa / sídlo		Nová 11, 635 00 Brno					
Připomínka **Připomínky č. 13.1 – 13.97**							

13.1.

Zastupitelstvo MČ Kníničky i nadále **požaduje**, aby do Aktualizace ZÚR JMK byla zahrnuta přeložka silnice III/3846, tj. přeložka krajské silnice, která v současnosti je vedena ulicí Ondrova v MČ Kníničky a ulicí U ZOO v MČ Bystrc. Navrhovaná přeložka silnice III/3846 by vytvořila obchvat jak pro část Bystrce, Bystrc-Zámostí, tak i pro Kníničky. Do ZÚR JMK je také potřeba zahrnout vymezení MÚK krajských silnic II/384 a nově navrhované přeložky III/3846 u obchodního areálu (v současnosti s „UNIHOBBY marketem"). V prostoru severně od MČ Kníničky je nutno vymezit prostor pro okružní křižovatku, kde by se propojila nová přeložka silnice III/3846 ve směru od obchodního areálu s UNIHOBBY marketem na pokračování krajské silnice III/3846 ve směru na Jinačovice a také na krajskou silnici III/3847 ve směru na Rozdrojovice a na ulici Ondrova ve funkci vnitroměstské komunikace.

Nelze souhlasit s tvrzením, které pořizovatel AZÚR JMK předložil Zastupitelstvu JMK na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019 a kde uvedl, že obchvatem Kníniček není uvažováno.

Je absurdní tvrdit, že řešením je mnohamiliardová investice – Bystrcká varianta „43", když toto řešení v porovnáním s mnohonásobně levnějším projektem přeložky silnice III/3846 dokonce přináší do území mnoho negativ, a to mimo jiné z hlediska znečištění ovzduší (kde šíření je na vzdálenost i několika kilometrů od liniového zdroje), z hlediska hlučnosti (kde se dle odborného posouzení mají vyhodnocovat vlivy minimálně do 1 200 m a kde nelze vyloučit odrazy hluku od terénu – zde strmých svahů „Baby"), z hlediska vzniku bariéry v území, z hlediska negativních dopadů na rekreační oblast brněnské přehrady a z hlediska poškození území vhodného pro obytnou zástavbu v sousedních obcích Rozdrojovice a Jinačovice. Nic z toho nebylo posouzeno.

Navíc výběr variant pro posuzování v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie a doložením zásadního pochybení, kdy dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*"), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN.

Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*", tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*", jak bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK.

Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést, a to ani část tranzitní dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrhu AZÚR JMK, nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo území města Brna, tj. jako **obchvat celého města Brna**.

Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MČ Kníničky na obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt tohoto obchvatu dle [redacted], který pořizovatel AZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele „*Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření*“ na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MČ Kníničky formou **přeložky silnice III/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným“ opatření obytných oblastí MČ Kníničky a Bystrc-Zámostí**.

*

Pořizovatel tvrdí, že „*Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky*“

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

13.2.

Zastupitelstvo MČ Kníničky **potvrzuje**, že setrvává na svých usneseních z minulých let, kde je vyjádřen **zásadní nesouhlas** s vedením komunikace 43 přes městskou část Brno-Kníničky. Tato komunikace by zavlékala do obydlených oblastí městských částí města Brna, včetně Brna-Kníniček, tranzitní dopravu. To je nesprávné řešení, neboť tranzitní doprava nemá být míchána s cílovou, zdrojovou a vnitroměstskou dopravou. Je nutné hledat řešení pro vyvedení tranzitní dopravy z celého města Brna a „nepřehazovat“ tranzitní dopravu chybně dnes zavlečenou na VMO do jiných částí města. Jediným známým řešením problému tranzitní dopravy od severu pro celé město Brno je plnohodnotný obchvat celého města Brna, což v prostoru severně od dálnice D1 představuje Optimalizovaná varianta D43 (ing. Kalčík, 2009, 2015, 2016, 2018).

Nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že územní studie JMK (dále také ÚS JMK) zpracovaná autorizovanými osobami vybrala nejvhodnější varianty.

Výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43“ dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“, tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel tvrdí, že „Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky"

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

Tvrzení pořizovatele, že *„Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43" byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka*" je ve svém základu chybné. Zatímco [redacted] doložil správnost svého postupu a soulad s ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102 s citováním jednotlivých článků obou norem, vyjádření odboru městské policie, střeliva a dopravního inženýrství MV je naprosto nekonkrétní, neuvedlo ani číslo normy, natož pak odkaz na jednotlivé články normy (norem). Vyjádření MV je takto zcela nepoužitelné. Navíc Krajský úřad JMK nezaslal na MV expertní posouzení [redacted] z ústavu pozemních komunikací VÚT Brno To bylo zjevně ze strany Krajského úřadu JMK významným pochybením.

13.3.

Pro Optimalizovanou variantu D43 je v současně platných ZÚR JMK vymezena územní rezerva. Zastupitelstvo MČ Kníničky požaduje, aby tato územní rezerva byla při aktualizaci ZÚR JMK prověřena a vymezena jako návrhový koridor s cílem, aby bylo možné D43 jako obchvat celého města Brna (a celé Brněnské aglomerace) realizovat co nejdříve ve prospěch celého Brna. Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje,** aby tento přístup s vyvedením tranzitní dopravy z celého města Brna se stal základním kritériem pro výběr výsledné varianty dopravní infrastruktury v Brně a jeho širším okolí.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*"), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak

v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“, tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*.“ Toto není věcným vypořádáním připomínky, a to, že Optimalizovaná varianta nebyla dále hodnocena, je zásadní vadou, viz výše uvedené připomínky 1 – 12.

13.4.

Návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vychází z dokončené „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (dále jen „*ÚS nadřazené sítě*“). S touto ÚS nadřazené sítě Zastupitelstvo MČ Kníničky **nesouhlasí**, neboť její závěry nepokládá za založené na korektních přístupech, a to jak v přístupech k dopravnímu modelováni, tak k návazným posouzením z hlediska hlučnosti, znečistění ovzduší a **požaduje** řádné posouzení všech známých variant v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43“ dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“, tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní*

studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43."

Toto není věcným vypořádáním připomínky. Navíc pořizovatel pochybil, když neposoudil všechny varianty v Návrhu AZÚR – viz připomínky 1 – 12 výše. Navíc není ani pravdou tvrzení pořizovatele o požadavcích MŽP. Podrobněji viz připomínka č. 3 výše.

13.5.

MČ Kníničky **nesouhlasí** s použitými kritérii v ÚS nadřazené sítě pro hodnocení variant a způsobem aplikace těchto variant. Je naprosto nepřijatelné a neobhajitelné, aby z hlediska dopadů na obyvatelstvo byla jako nejvhodnější vybrána trasa zavlékající tranzitní dopravu do obytných zón městských částí Brna, a to ať již jako dálnice, nebo silnice I. třídy nebo nějaké odvozené řešení ve stejné trase označované jako „varianta" poučená. Pro tranzitní dopravu má být vždy realizován obchvat sídelního útvaru. Vzhledem k uvedenému Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje** řádné posouzení všech známých variant v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*"), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*", tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*".

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43*."

Toto není věcným vypořádáním připomínky. Navíc pořizovatel pochybil, když neposoudil všechny varianty v Návrhu AZÚR – viz připomínky 1 – 12 výše. Navíc není ani pravdou tvrzení pořizovatele o požadavcích MŽP. Podrobněji viz připomínka č. 3 výše.

13.6.

Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje** provést posouzení všech známých variant koridorů páteřních silničních komunikací zcela transparentně a korektně při vlastním pořizování Aktualizace ZÚR JMK a **nelze tedy navazovat na ÚS nadřazené sítě**.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43“ dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“, tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43*.“

Toto není věcným vypořádáním připomínky. Navíc pořizovatel pochybil, když neposoudil všechny varianty v Návrhu AZÚR – viz připomínky 1 – 12 výše. Navíc není ani pravdou tvrzení pořizovatele o požadavcích MŽP. Podrobněji viz připomínka č. 3 výše.

13.7.

Významný negativní vliv komunikace na znečištění ovzduší v období, kdy dochází k překročení imisního limitu polétavého prachu frakce PM10 s průměrováním za 24 hod, není koncentrován v těsné blízkosti komunikace s mobilními zdroji znečistění, ale znečištění ovzduší ve významné koncentraci typicky pokrývá oblast i do vzdálenosti řádově kilometrů od zdrojů znečištění a zejména pak se znečištění koncentruje v prostorech níže položených, což je i případ MČ Kníničky. Toto nebylo v ÚS nadřazené sítě řádně posouzeno. Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby toto bylo napraveno v průběhu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43“ dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“, tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43*.“

Toto není věcným vypořádáním připomínky. Navíc pořizovatel pochybil, když neposoudil všechny varianty v Návrhu AZÚR – viz připomínky 1 – 12 výše. Navíc není ani pravdou tvrzení pořizovatele o požadavcích MŽP. Podrobněji viz připomínka č. 3 výše.

13.8.

Negativní vliv komunikace z hlediska hlučnosti není koncentrován v těsné blízkosti komunikace, ale dochází např. i k odrazům hluku díky geomorfologii terénu. Toto nebylo ÚS nadřazené sítě řádně posouzeno. Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby toto bylo napraveno v průběhu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*"), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*", tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*".

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43*."

Toto není věcným vypořádáním připomínky. Navíc pořizovatel pochybil, když neposoudil všechny varianty v Návrhu AZÚR – viz připomínky 1 – 12 výše. Navíc není ani pravdou tvrzení pořizovatele o požadavcích MŽP. Podrobněji viz připomínka č. 3 výše.

13.9.

Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby v Aktualizaci ZÚR byla použita a vyhodnocena varianta s plnohodnotným obchvatem města Brna v koridoru Optimalizované varianty D43, a to v napojení na pokračování Optimalizované varianty D43 směrem k severu s plnohodnotným obchvatem Lipůvky a severním obchvatem Kuřimi, a dále s napojením přivaděče k D43 v prodloužení existující tzv. express trasy (současné I/43) v úseku Česká – plánovaná MÚK u věznice v Kuřimi.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní

studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*"), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*", tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*".

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*." Toto není věcným vypořádáním připomínky, a to, že Optimalizovaná varianta nebyla dále hodnocena, je zásadní vadou, viz výše uvedené připomínky 1 – 12

13.10.

Zastupitelstvo MČ Kníničky **souhlasí** s původním návrhem ve studii na pokračování obchvatu města Brna jižně od D1 (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna), a podporuje jeho realizaci s cílem maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z města Brna. MČ Kníničky **požaduje**, aby pro toto pokračování obchvatu města Brna a Brněnské aglomerace byl v Aktualizaci ZÚR JMK vymezen návrhový koridor nebo aspoň územní rezerva.

V kontextu nemožnosti realizovat Jihozápadní tangentu (viz i vyjádření náměstka hejtmana pro územní plánování pro média, že Jihozápadní tangentu nebude navrhovat) nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 135 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že návrhem ve studii na pokračování obchvatu města Brna jižně od D1 (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna) nepřináší očekávaná pozitiva – tak jako např. „klasická trasa JZT".

Trváme na tom, že oblast Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice a také další sídelní oblasti podél dálnice D1 v brněnské aglomeraci jsou nadlimitně zatíženy nebo jejich nadlimitní zatížení hrozí. V této situaci je nevyhnutelné hledat veškerá možná opatření k nápravě této protiprávní situace, kterou ostatně již velmi pregnantně popsalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve Stanovisku SEA k Návrhu ZÚR JMK z roku 2016, kde MŽP uvedlo: „***Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel***".

Nelze ani přehlédnout fakt, že ZÚR JMK z roku 2011 byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, přičemž první ze žalobních bodů, kterým NSS odůvodnil svůj rozsudek, bylo neposouzení kumulativních a synergických vlivů i pro oblast Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice.

V ZÚR JMK z roku 2016 toto posouzení opět nebylo provedeno a ZÚR JMK byly vydány jako neúplné, jen s mnoha územními rezervami.

Nelze tedy odmítat vytvoření jižního obchvatu brněnské aglomerace, který by měl potenciál přispět k vyřešení desítky let neřešenému problému v oblasti Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice. AZÚR JMK proto měly řádně posoudit všechna možná opatření, jak přispět k řešení tohoto problému. Kromě zachycení dálkové tranzitní dopravy pro směry, které lze popsat uzly Jihlava a Vídeň, a to řádným dořešením kapacitní komunikace S8 se skutečným obchvatem celé znojemské aglomerace, je žádoucí také do ZÚR JMK zahrnout i trasu jižního obchvatu celé brněnské aglomerace, což při nerealizovatelnosti JZ tangenty (která by ostatně nebyla obchvatem brněnské aglomerace, ale jejím průtahem), pak geograficky nejbližším možným řešením pro jižní obchvat brněnské aglomerace je právě v této připomínce požadovaná komunikace.

*

Pořizovatel uvedl: „*Na vědomí. Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK 2016 a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce. Nezbývá než odkázat na rozsudky, kterými byla ZÚR JMK 2016 potvrzena – rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019*.“

Toto není řádné vypořádání připomínky. I kdyby bylo pravda, že soudy se skutečně detailně zabývaly dopravní koncepcí kraje (jakože není, protože soudy poukázaly na mimořádně rozsáhlé územní rezervy, tedy nedořešenost dopravní koncepce) není přípustné připomínky zamítat s tvrzením, že něco jednou bylo rozhodnuto a už se to nedá měnit. Územní plánování je dynamický proces a každá aktualizace ZÚR je příležitostí napravovat chyby pořizovatele předchozích verzí ZÚR. Ostatně dvacetiletá historie jednoho fiaska za druhým v územním plánování kraje dokládá, jak se věci mění (a ne vždy ani k lepšímu).

13.11.

Současně Zastupitelstvo MČ Kníničky **požaduje**, aby Aktualizace ZÚR JMK byla řešena v širších, celokrajských, souvislostech a aby byly zhodnoceny možnosti jak odvést tranzitní dopravu z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami dle vládou schválené Politiky územního rozvoje (PÚR ČR), a to dálnicí D55, dálnicí D35 a kapacitní silnicí S8.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) konkrétně nevyjádřil. V Návrhu AZÚR není nijak řešen vztah k dálnicí D55, dálnicí D35 a kapacitní silnicí S8. Nejsou nijak konkrétně zhodnoceny možnosti jak odvést tranzitní dopravu z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami dle vládou schválené Politiky územního rozvoje (PÚR ČR).

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

*

Pořizovatel uvedl: „*Na vědomí. Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK 2016 a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce. Nezbývá než odkázat na rozsudky, kterými byla ZÚR JMK 2016 potvrzena – rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019*.“

Toto není řádné vypořádání připomínky. I kdyby bylo pravda, že soudy se skutečně detailně zabývaly dopravní koncepcí kraje (jakože není, protože soudy poukázaly na mimořádně rozsáhlé územní

rezervy, tedy nedořešenost dopravní koncepce) není přípustné připomínky zamítat s tvrzením, že něco jednou bylo rozhodnuto a už se to nedá měnit. Územní plánování je dynamický proces a každá aktualizace ZÚR je příležitostí napravovat chyby pořizovatele předchozích verzí ZÚR. Ostatně dvacetiletá historie jednoho fiaska za druhým v územním plánování kraje dokládá, jak se věci mění (a ne vždy ani k lepšímu).

13.12.

Zastupitelstvo MČ Kníničky **zásadně nesouhlasí** s variantami, kde by byl zahrnut jižní obchvat Kuřími, a to nejen proto, že toto řešení by zavleklo tranzitní dopravu do dalších městských částí Brna a na VMO, ale i na trasu od Jinačovic ve směru ke Kníničkám, a **požaduje** tyto varianty vyloučit.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43“ dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu „*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“, tak i v expertním posouzení v dokumentu „*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN*“.

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

*

Pořizovatel uvedl: „*Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem*“.

Toto jednak není věcné vypořádání připomínky, jednak odkazy na výhodnost JOK jsou poměrně „odvážnými tvrzeními“ ze strany pořizovatele, který relativně nedávno, a to ještě v roce 2012 obhajoval před Nejvyšším správním soudem své řešení v ZÚR JMK z roku 2011, kde vybral severní obchvat Kuřimi a odmítl Jižní obchvat Kuřimi. Navrženým a schváleným obchvatem Kuřimi byl zde – severní obchvat Kuřimi - dvoupruh D35. Kraj jej vybral a jako výhodný popsal v odůvodnění 2. ZÚR JMK mj. na str. 85 takto:

Na základě vyhodnocení předložených variant koridoru II/385 Kuřim, obchvat z hlediska dopravně inženýrských kritérií, dopravní účinnosti, celkové koncepce řešení s ohledem na předpokládané vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, projektant doporučil jako výslednou variantu koridoru Kuřim, obchvat variantu „Severního obchvatu" (D35-A) v kombinaci s R43 ve variantě „Bystrcké" (D1-A).

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ			
Varianty II/385 Kuřim, obchvat/ Dotčené org.	**D35-A „Severní obchvat"**	**D35-B „Jižní obchvat s tunelem"**	**D35-C „Severní obchvat optimalizovaný MŽP"**
Ministerstvo dopravy	–	Nesouhlas se zařazením do silnic I. třídy, tj. do ploch a koridorů nadmístního významu.	–
KrÚ JMK, odbor dopravy	–	Nesouhlas se zařazením záměru do krajských silnic.	–

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Severní obchvat".

Návrh vybrané varianty: **D35-A varianta „Severní obchvat"** – dále značena **D35**

Odůvodnění:

Varianta „Severní obchvat" umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení obchvatu města, v kombinaci s R43 ve variantě Bystrcké" (D1) pak pro regionální spojení Brno – Tišnov maximální účinnost s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřimí.

Povinností kraje je postupovat souladně s předchozími rozhodnutími, a pokud názor mění, pak musí odůvodnit, proč takto koná. Toto se nestalo a je to požadováno k vypořádání této připomínky-

13.13.

Zastupitelstvo MČ Kníničky tímto **předalo kraji i městu Brnu** vyhledávací studii *„Přeložka III/3846 směr Jinačovice – Obchvat Bystrc Zámostí a Kníničky - Úprava trasy a propočet"* zpracovanou autorizovaným dopravním projektantem, Ing. J. Kalčíkem v 11/2018 a **požaduje**, aby tato studie (obsahující i cenový propočet) byla použita nejen jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK, tak i pro plánování návazné investiční akce, tj. pro plánování realizace předmětné přeložky krajské silnice III/3864.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Trváme také na zahrnutí obchvatu MČ Kníničky do AZÚR.

Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést část tranzitní dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrh AZÚR JMK, nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo

území města Brna, tj. jako obchvat celého města Brna. Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MČ Kníničky na obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt ing. Kalčíka, který pořizovatel AZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele „*Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření*“ na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MČ Kníničky formou přeložky silnice III/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným“ opatření obytných oblastí MČ Kníničky a Bystrc-Zámostí.

*

Pořizovatel jako vypořádání připomínky uvedl „*Viz vyhodnocení připomínek 1. a 2*.“ Toto není věcné vypořádání a není ani zřejmé na jaké argumenty kraj odkazuje, když věcně námitky1 a 2 řádně nevypořádal. Dokonce zde zcela protiprávně tvrdil, že „*Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky*“

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

13.14. – 13.73.

Obcemi z okolí Brna byl získán expertní posudek („*Posouzení akustické studie (zpracovatel ing. Karel Šnajdr)*“)k hlukové studii, která byla klíčovou částí krajské územní studie. **Tento posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme, aby pořizovatel AZÚR JMK jednotlivě vypořádal každou z 54 připomínek zde uvedených a jednotlivě vypořádal 6 zásadních výhrad vyjádřených odrážkami v kap. 7 předmětného posudku**.

*

Pořizovatel uvedl: „*Na vědomí. Připomínky směřují k hlukové studii a rozptylová studie, které byly podkladem pro zpracování ÚS. K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie ([redacted] a posouzení akustické části ([redacted] podrobněji v příloze vyhodnocení. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B Natura). V souladu s přílohou stavebního zákona se hodnotili také vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví*.“

Toto je zcela nesprávné vypořádání. Lze odkázat na připomínky č. 1 a 2 výše.

Navíc v Odůvodnění Návrhu AZÚR na str. 136 je v souladu s právně vadnou Zprávou o uplatňování uvedeno:

> **Vazba ÚS JMK a A1 ZÚR JMK**
>
> Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno doporučila sledovat dále varianty D.3, S.1 a S.10 („Poučená“). Ve Zprávě o uplatňování je pak požadavek, aby byly v rámci A1 ZÚR JMK prověřeny skladebné prvky těchto variant.

Výběr těchto sub-variant učiněný Zprávou o uplatňování nemá oporu ve stavebním zákoně. Vlastní výběr variant ve studii je též vadný, a to i proto, že hluková studie je vadná, jak jasně doložilo expertní posouzení [redacted] Je tedy nutné uvedené připomínky 13.14 - 13.84 plně a jednotlivě vypořádat.

Kraj nepředložil žádný dokument od renomovaného odborníka, který by plně vyvrátil všechny vady identifikované v hlukové studii.

Že se jedná o vady velmi závažné, dokládají i následující citace ze závěrů expertního posouzení [redacted]

Lze citovat z posouzení hlukové studie (zpracovatel [redacted] – viz kap. 7 Závěr:

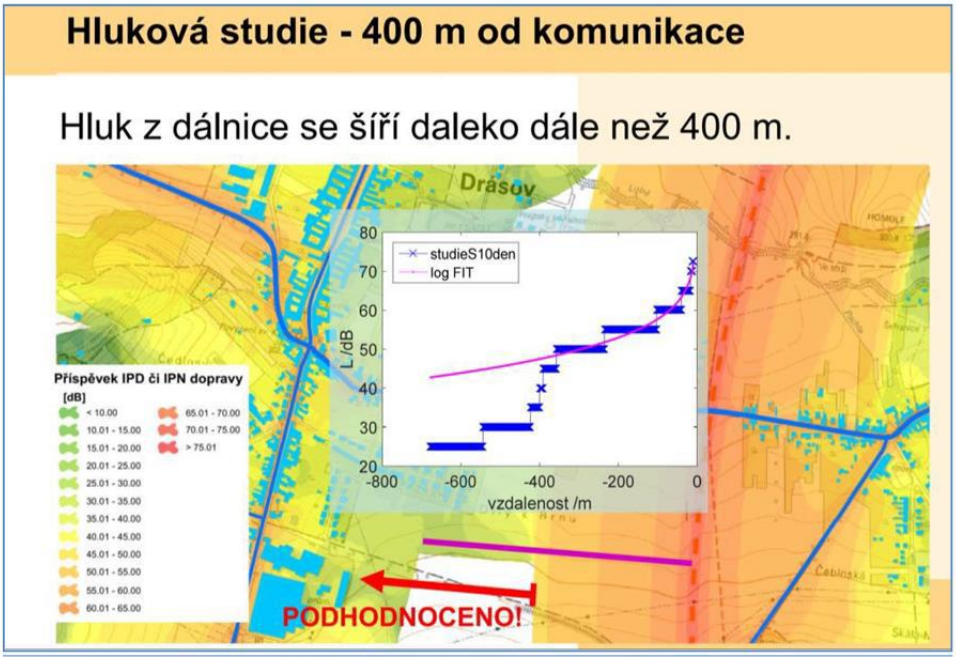
CITACE 1: „Tato Hluková studie nedává šanci, že se v ní provedené predikce hluku (vypočítané očekávatelné úrovně hluku) setkají se skutečností, která nastane po realizaci kterékoli z hodnocených dopravních variant. Proto celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty“

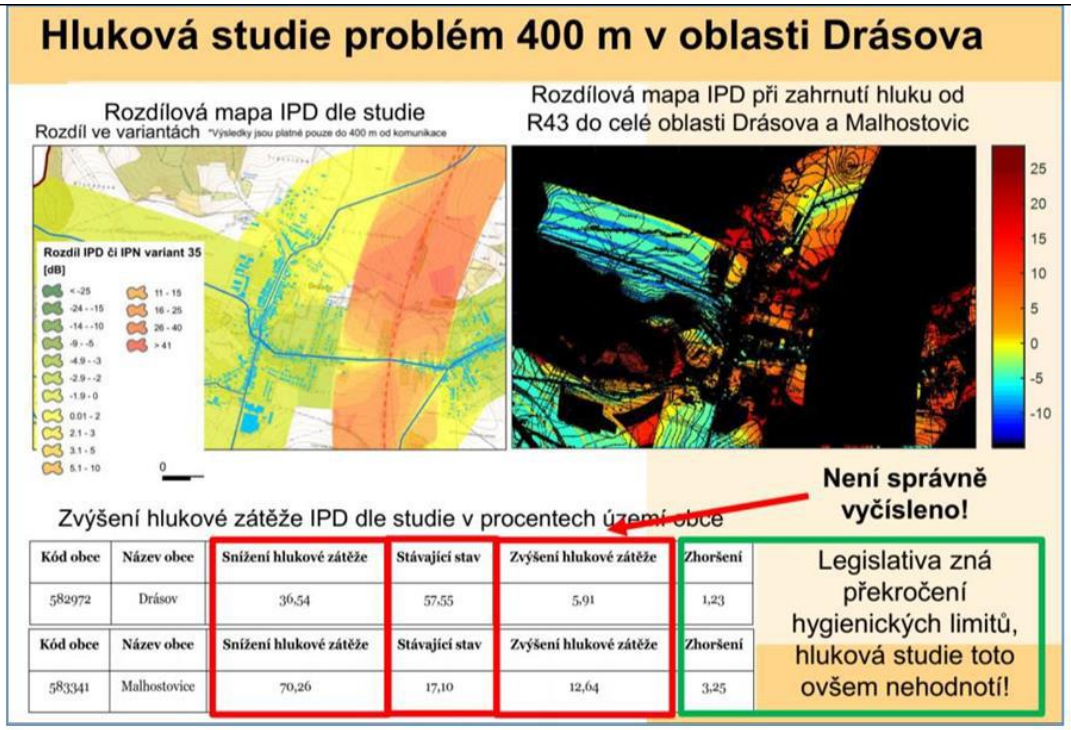
CITACE 2: „Hluková studie i její dodatek z roku 2019, ve které je „počítán a hodnocen hluk z automobilové dopravy hodnocených dopravních variant“, je svým obsahem natolik vzdálena od fyzikální reality, že ji není možné doplnit, upravit nebo opravit tak, aby očekávatelnou hodnocenou hlukovou situaci dostatečně věrohodně stanovila“

CITACE 3: „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr ….. Pokud by měl Zpracovatel potřebné znalosti, věděl by, že jím provedený proces neodpovídá ani zákonům akustiky (fyziky) ani běžným standardním metodám používaným při výpočtech úrovně hlukové zátěže a jejího hodnocení“

Vypořádáním vad studie nemůže být vyjádření osob podjatých, majících osobní zájem na věci, tedy odborně napadených zpracovatelů územní studie a její části – hlukové studie.

Dalším zcela nevypořádanými pochybeními jsou ta, která dokumentoval ve své analýze [redacted] z VUT Brno:





Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
582972	Drásov	36,54	57,55	5,91	1,23
Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583341	Malhostovice	70,26	17,10	12,64	3,25

Studie hodnotila zlepšení či zhoršení hlukové situace pouze v nedostatečné vzdálenosti 400 m. Lidé bydlící dále než 400 m od komunikace, kterým se ve skutečnosti hluková situace významně zhorší, byli nesprávně studií započítáni do skupiny, kde dojde ke snížení hlukové zátěže! Legislativou závazné překročení hygienických limitů studie vůbec v porovnání variant nehodnotila.

Ani zde vypořádáním vad studie nemůže být vyjádření osob podjatých, majících osobní zájem na věci, tedy odborně napadených zpracovatelů územní studie a její části – hlukové studie.

Podobně neudržitelnou je pozice kraje, že nebude vypořádávat expertní posouzení rozptylové studie Dr. A. Dvorské. I zde na doložení závažnosti problémů v rozptylové studii lze citovat z expertního hodnocení:

CITACE (str. 3): „…absentují potřebné výpočty (viz bod II.1) a prezentace výsledků pro krátkodobé imisní koncentrace NO2“

CITACE (str. 4): „Absence údajů požadovaných Metodickým pokynem MŽP a nerespektování některých jeho požadavků snižuje transparentnost a výpovědní hodnotu RS. Neprovedení výpočtu pro fázi výstavby neumožňuje reflektovat celkový vliv jednotlivých variant na imisní situaci.“

CITACE (str. 5): „Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem“

CITACE (str. 6): „- Metodika použitého modelu SYMOS´97 … na str. 2 uvádí, že „základních rovnic modelu nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a při bezvětří.“ V RS chybí diskuse, jak se toto omezení modelu SYMOS´97 konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek“

CITACE z posledního odstavce závěru: „Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK“

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané *„Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování*“ není vypořádáním vnesených v expertním posouzení. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných

v expertním posouzení. Ani jediná návazná a závěrečná zdánlivě konkrétní věta z vyjádření MŽP *„Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší“* není konkrétním vypořádáním expertního posouzení. Expertní posouzení takto zůstává v platnosti, identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny a zatěžují celý návazný proces vážnou vadou. Vyjádření zpracovatele odborně napadeného za svůj produkt, tedy osoby mající zájem na věci samé a tedy osoby podjaté, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. Protože je vadná rozptylová studie, je vadný zde provedený výběr variant a je vadná územní studie jako celek. Vzhledem k výše identifikovaným vazbám územní studie a pořizování návrhu AZÚR je tedy vadný i celý Návrh AZÚR.

13.74. – 13.82

Obcemi z okolí Brna byl získán expertní posudek (*Posouzení rozptylové studie (zpracovatel* [redacted] k rozptylové studii, která byla klíčovou částí krajské územní studie. **Tento posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme, aby pořizovatel AZÚR JMK jednotlivě vypořádal každou z 9 připomínek zde uvedených**.

*

Pořizovatel uvedl: *„Na vědomí. Připomínky směřují k hlukové studii a rozptylová studie, které byly podkladem pro zpracování ÚS. K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie* [redacted] *a posouzení akustické části (*[redacted] *podrobněji v příloze vyhodnocení. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B Natura). V souladu s přílohou stavebního zákona se hodnotili také vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví.“*

Toto je zcela nesprávné vypořádání. Lze odkázat na připomínky č. 1 a 2 výše.

Navíc v Odůvodnění Návrhu AZÚR na str. 136 je v souladu s právně vadnou Zprávou o uplatňování uvedeno:

> ➢ **Vazba ÚS JMK a A1 ZÚR JMK**
>
> Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno doporučila sledovat dále varianty D.3, S.1 a S.10 („Poučená“). Ve Zprávě o uplatňování je pak požadavek, aby byly v rámci A1 ZÚR JMK prověřeny skladebné prvky těchto variant.

Výběr těchto sub-variant učiněný Zprávou o uplatňování nemá oporu ve stavebním zákoně. Vlastní výběr variant ve studii je též vadný, a to i proto, že hluková studie je vadná, jak jasně doložilo expertní posouzení [redacted]. Je tedy nutné uvedené připomínky 13.14 - 13.84 plně a jednotlivě vypořádat.

Kraj nepředložil žádný dokument od renomovaného odborníka, který by plně vyvrátil všechny vady identifikované v hlukové studii.

Že se jedná o vady velmi závažné, dokládají i následující citace ze závěrů expertního posouzení [redacted]

Lze citovat z posouzení hlukové studie (zpracovatel [redacted] – viz kap. 7 Závěr:

CITACE 1: „Tato Hluková studie nedává šanci, že se v ní provedené predikce hluku (vypočítané očekávatelné úrovně hluku) setkají se skutečností, která nastane po realizaci kterékoli z hodnocených

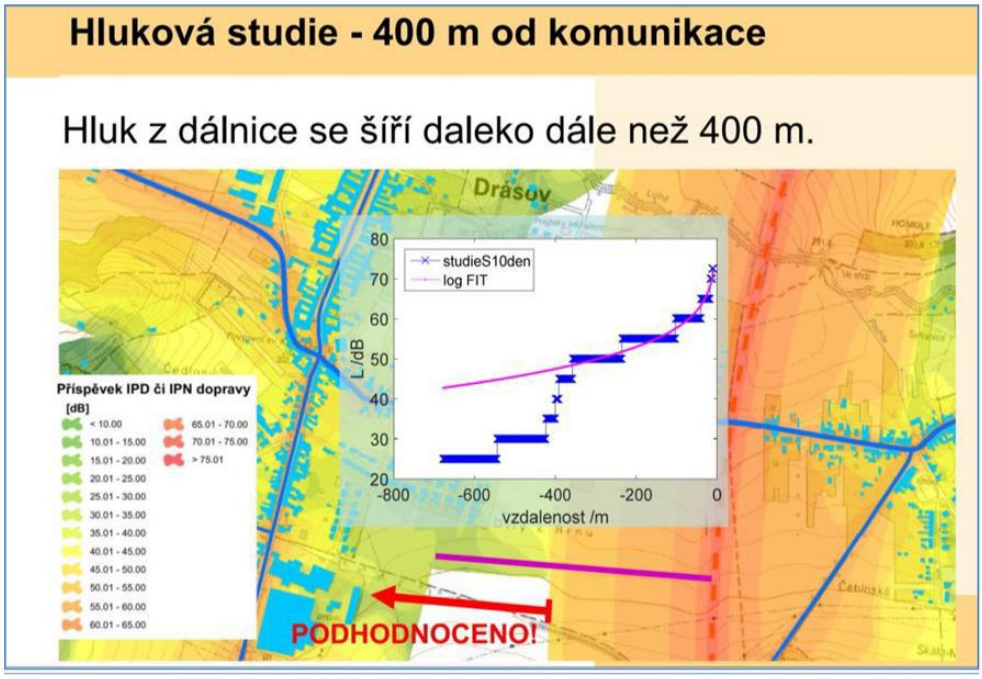
dopravních variant. Proto celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty“

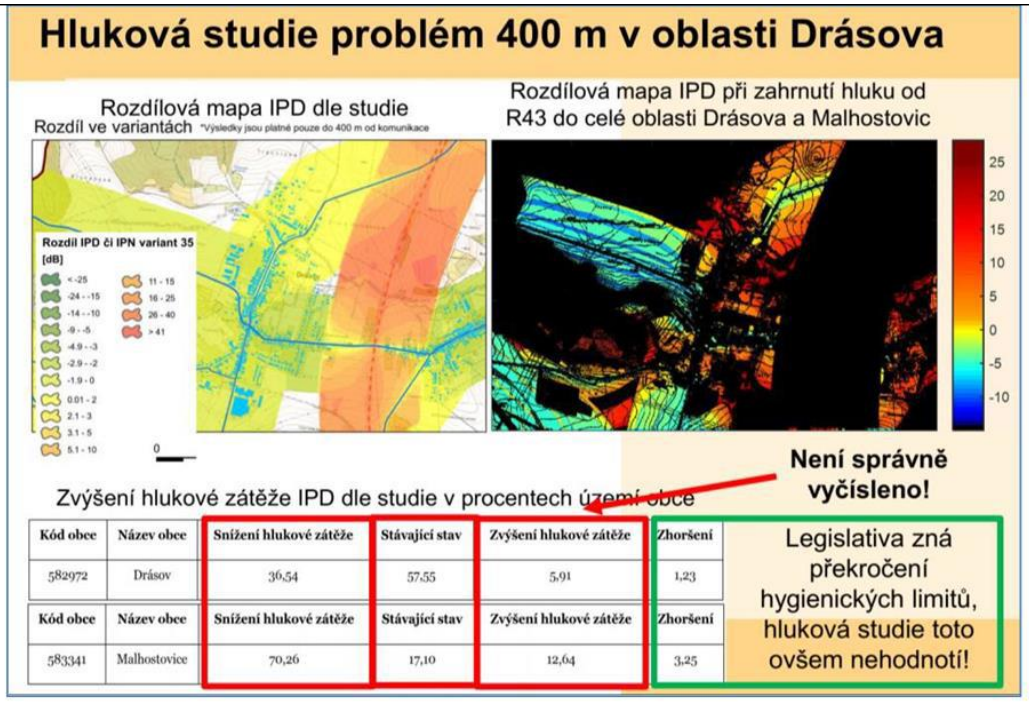
CITACE 2: „Hluková studie i její dodatek z roku 2019, ve které je „počítán a hodnocen hluk z automobilové dopravy hodnocených dopravních variant“, je svým obsahem natolik vzdálena od fyzikální reality, že ji není možné doplnit, upravit nebo opravit tak, aby očekávatelnou hodnocenou hlukovou situaci dostatečně věrohodně stanovila“

CITACE 3: „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr ….. Pokud by měl Zpracovatel potřebné znalosti, věděl by, že jím provedený proces neodpovídá ani zákonům akustiky (fyziky) ani běžným standardním metodám používaným při výpočtech úrovně hlukové zátěže a jejího hodnocení“

Vypořádáním vad studie nemůže být vyjádření osob podjatých, majících osobní zájem na věci, tedy odborně napadených zpracovatelů územní studie a její části – hlukové studie.

Dalším zcela nevypořádanými pochybeními jsou ta, která dokumentoval ve své analýze [redacted] z VUT Brno:





Studie hodnotila zlepšení či zhoršení hlukové situace pouze v nedostatečné vzdálenosti 400 m. Lidé bydlící dále než 400 m od komunikace, kterým se ve skutečnosti hluková situace významně zhorší, byli nesprávně studií započítáni do skupiny, kde dojde ke snížení hlukové zátěže! Legislativou závazné překročení hygienických limitů studie vůbec v porovnání variant nehodnotila.

Ani zde vypořádáním vad studie nemůže být vyjádření osob podjatých, majících osobní zájem na věci, tedy odborně napadených zpracovatelů územní studie a její části – hlukové studie.

Podobně neudržitelnou je pozice kraje, že nebude vypořádávat expertní posouzení rozptylové studie Dr. A. Dvorské. I zde na doložení závažnosti problémů v rozptylové studii lze citovat z expertního hodnocení:

CITACE (str. 3): „…absentují potřebné výpočty (viz bod II.1) a prezentace výsledků pro krátkodobé imisní koncentrace NO2“

CITACE (str. 4): „Absence údajů požadovaných Metodickým pokynem MŽP a nerespektování některých jeho požadavků snižuje transparentnost a výpovědní hodnotu RS. Neprovedení výpočtu pro fázi výstavby neumožňuje reflektovat celkový vliv jednotlivých variant na imisní situaci.“

CITACE (str. 5): „Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem“

CITACE (str. 6): „- Metodika použitého modelu SYMOS´97 … na str. 2 uvádí, že „základních rovnic modelu nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a při bezvětří.“ V RS chybí diskuse, jak se toto omezení modelu SYMOS´97 konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek“

CITACE z posledního odstavce závěru: „Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK“

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané *„Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování“* není vypořádáním

vnesených v expertním posouzení. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. Ani jediná návazná a závěrečná zdánlivě konkrétní věta z vyjádření MŽP *„Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší*" není konkrétním vypořádáním expertního posouzení. Expertní posouzení takto zůstává v platnosti, identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny a zatěžují celý návazný proces vážnou vadou. Vyjádření zpracovatele odborně napadeného za svůj produkt, tedy osoby mající zájem na věci samé a tedy osoby podjaté, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. Protože je vadná rozptylová studie, je vadný zde provedený výběr variant a je vadná územní studie jako celek. Vzhledem k výše identifikovaným vazbám územní studie a pořizování návrhu AZÚR je tedy vadný i celý Návrh AZÚR.

13.83.

Oba z těchto posudků uzavírají, že jak **hluková, tak rozptylová studie jsou nepoužitelné.** Z tohoto hlediska je výběr variant dle krajské územní studie nepoužitelný a nelze ani postupovat podle výše odkazovaného „Zadání" AZÚR JMK, tedy obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.

*

Pořizovatel tuto připomínku nijak nevypořádal a zahrnul do seznamu připomínek 14 – 84. Požaduje se řádné vypořádání připomínek a dokazuje se na odůvodnění k nevypořádaným připomínkám č. 13.14 – 13.82 výše.

13.84.

Zásadní vady územní studie díky vadám v hlukové studii a rozptylové studii takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR JMK, které se s veřejností projednává.

*

Pořizovatel tuto připomínku nijak nevypořádal a zahrnul do seznamu připomínek 14 – 84. Požaduje se řádné vypořádání připomínek a dokazuje se na odůvodnění k nevypořádaným připomínkám č. 13.14 – 13.82 výše.

13.85.

Dalším problémem územní studie je to, že v územní studii **nebyla posuzována aktuální verze tzv. „Optimalizované trasy D43" v Boskovické brázdě – tj. obchvat celého Brna**. K vyloučení této varianty z posuzování dle dopisu náměstka hejtmana Malečka došlo pro údajný nesoulad s normami ČSN. Toto bylo odborně vyvráceno v autorizovaném dokumentu (*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel* [redacted]) a navíc ještě v revizním posouzení tohoto autorizovaného dokumentu (*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel* [redacted]). Oba tyto dokumenty posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme nápravu, tj. zahrnutí aktuální verze „Optimalizované varianty D43" mezi posuzované varianty.

Nedílnou součástí podání našich připomínek činíme autorizovaný projekt tzv. *„Optimalizované varianty D43*": *„Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 – Boskovice, projektant* [redacted] *06/2018*". Tento dopravní projekt plně navazuje na předchozí vyhledávací studii, byl však péčí

občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ. Tato konsolidovaná verze je takto předkládána Krajskému úřadu pro řízení k AZÚR JMK. Návrh osy tras D43 – varianta západní i východní jsou zachovány, je doplněna tzv. „ekono-varianta" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice. Tento dokument pořizovatel AZÚR prokazatelně vlastní.

*

Pořizovatel jako vypořádání připomínky uvedl „*Viz vyhodnocení připomínek 1. a 2*." Toto není věcné vypořádání a není ani zřejmé na jaké argumenty kraj odkazuje, když věcně námitky1 a 2 řádně nevypořádal. Dokonce zde zcela protiprávně tvrdil, že „*Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky*"

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

13.86.

Zásadní vady územní studie díky neoprávněnému vypuštění Optimalizované varianty D43 z posuzování takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR, které se s veřejností projednává.

*

Pořizovatel jako vypořádání připomínky uvedl „*Viz vyhodnocení připomínek 1. a 2*." Toto není věcné vypořádání a není ani zřejmé na jaké argumenty kraj odkazuje, když věcně námitky1 a 2 řádně nevypořádal. Dokonce zde zcela protiprávně tvrdil, že „*Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky*"

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

13.87.

Na základě výše uvedeného je tedy celá územní studie nepoužitelná.

*

Pořizovatel jako vypořádání připomínky uvedl „*Viz vyhodnocení připomínek 1. a 2*." Toto není věcné vypořádání a není ani zřejmé na jaké argumenty kraj odkazuje, když věcně námitky1 a 2 řádně nevypořádal. Dokonce zde zcela protiprávně tvrdil, že „*Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky*"

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

13.88.

Dne 23. 9. 2019 Krajský úřad JMK veřejnou vyhláškou **zveřejnil první návrh AZÚR** s tím, že na www.zurka.cz je uvedeno, že připomínky se přijímají do 8. 11. 2019.

V tomto dokumentu se jasně ukazuje, že **kraj preferuje tzv. silniční variantu I/43, tj. čtyřpruhovou silnici, která by se z hlediska aut po jedoucích prakticky nelišila od varianty D43 (dálniční) a s nadhledem se to dá formulovat, že rozdíl z hlediska dopravy by byl pouze v tom, že první by měla modré směrové cedule a ta druhá zelené směrové cedule**.

Mezi I/43 a D43 by však designově byl rozdíl v tom, že silnice I. třídy I/43 by podléhala jiným částem norem ČSN a umožňuje mnohem menší vzdálenosti mezi mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK). To má za následek ne jednu, ale dvě MÚK v Bystrci a MÚK těsně u hranice s Kníničkami (za ulicí Ambrožovou). Tato MÚK by navíc nebyla tzv. úplná a takže občané Kníniček přijíždějící od severu by museli napřed jet na další MÚK do Bystrce, sjet z „43", znova na ni najet a vrátit se na MÚK u hranice Kníniček a pak teprve by mohli vjet do Kníniček.

Toto zásadním způsobem problematické řešení je pořizovatelem AZÚR JMK prezentováno jako údajná výhoda pro Kníničky a tímto způsobem by podle pořizovatele AZÚR JMK vznikl obchvat pro MČ Kníničky. Obchvat MČ Kníniček by měl být realizován pouze silnicí III. třídy a ne dálnicí II. třídy nebo silnicí I. třídy. Je také naprosto nepřípadné používat argument potřeby vyvést tranzitní dopravu (tranzitní oproti MČ Kníničky), zde skutečně zřejmě převážně aglomeračního charakteru, jako podpůrný argument v AZÚR JMK pro nesprávně trasovanou transevropskou komunikaci „43". Takto také nelze argumentovat ve prospěch miliardového nákladu na „43", když je znám realizovatelný projekt mnohem levnějšího obchvatu Kníniček vedeného za Mniší horou ke křižovatce u UNIHOBBY.

*

Pořizovatel jako vypořádání připomínky uvedl „*Viz vyhodnocení připomínek 1. a 2*." Toto není věcné vypořádání a není ani zřejmé na jaké argumenty kraj odkazuje, když věcně námitky1 a 2 řádně nevypořádal. Dokonce zde zcela protiprávně tvrdil, že „*Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky*"

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

13.89.

Jak se ukazuje na základě právního rozboru nadepsaného „Zahrnutí *„43" jako silnice I. třídy do Návrhu Aktualizace ZÚR JMK je v rozporu se zákonem"* (který tímto také činíme nedílnou součástí našich připomínek**)" v situaci, kdy komunikace „43" je součástí transevropské sítě TEN-T, není možné ji v AZÚR JMK vymezovat jako silnici I. třídy** (tedy ani jako tzv. „silnici pro motorová vozidla"), ale **musí být řešena jako tzv. „dálnice II. třídy"** (před novelou zákona o pozemních komunikacích to byla „rychlostní silnice").

Kraj tedy nemůže zvolit ani jednu ze dvou předložených quasi – variant, tj. tzv. silniční varianty odvozené z variant S.1 a S.10.

*

Tvrzení pořizovatele o tom, že komunikace TEN-T je vlastně aglomerační komunikací, protože není zařazena do hlavní sítě, ale do globální sítě TEN-T Je zcela v rozporu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU . Již v bodě (11) z odůvodnění tohoto nařízení se uvádí, že „***Globální síť*** *by měla být celoevropskou dopravní sítí zajišťující dostupnost a propojení všech regionů v Unii, včetně odlehlých, ostrovních a nejvzdálenějších regionů, což je rovněž cílem integrované námořní politiky zavedené nařízením*

Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1255/2011 (1), a posilující sociální a hospodářskou soudržnost mezi nimi. V hlavních směrech zavedených tímto nařízením (dále jen „hlavní směry“) by měly být stanoveny požadavky na infrastrukturu globální sítě za účelem podpory rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.“ Tedy tvrzení pořizovatele je zcela nesprávné.

13.90.

Vzhledem k tomu, že Zpráva o uplatňování ZÚR JMK jednoznačně staví na předmětné územní studii a vykazuje rozpor se zákonem, je tato Zpráva nepoužitelná a zveřejněný návrh AZÚR je protiprávní

*****

Pořizovatel jako vypořádání připomínky uvedl „*Viz vyhodnocení připomínek 1. a 2*.“ Toto není věcné vypořádání a není ani zřejmé na jaké argumenty kraj odkazuje, když věcně námitky1 a 2 řádně nevypořádal. Dokonce zde zcela protiprávně tvrdil, že „*Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky*“

Toto je zcela nesprávné vypořádání připomínky, neboť se jedná o krajskou silnici a její změna je úkolem kraje a ZÚR.

13.91.

Zásadní připomínkou je, že tunelové řešení pro koridor „43“, které na veřejném projednání v Kníničkách v návrhu AZÚR JMK verbálně garantoval jak náměstek hejtmana Maleček, tak vedoucí územního plánu na kraji, ing. arch. Hamrlová, v návrhu AZÚR vymezeno není.

Tunel není zakreslen ani v grafické části AZÚR ani není v závazném tzv. „výroku“ AZÚR. Kraj takto naprosto nedostál svým veřejným tvrzením.

V návrhu AZÚR se nalézá jen tzv. „*Úkol pro územní plánování*“, kde se požaduje, aby v návazném územním plánování, tj. úrovni územního plánu města Brna, byla zajištěna „***nadstandardní** protihluková opatření*“. Toto není garance budoucích tunelů.

Navíc nelze úkolovat orgány státní správy a samosprávy k nějakému „*nadstandardu*“. Zejména státní správa žádné nadstandardy nemůže poskytovat, ostatně občané už dnes dobře vědí, že nadstandard (např. ve zdravotnictví) znamená, že si to občan zaplatí sám. Kraj tedy snad naznačuje, že si občané už mají začít dávat korunky do prasátek, aby si ušetřili na miliardy na tunely? Město Brno se pochopitelně k žádné miliardové úhradě za tunely nehlásí. Žádný souhlas od státní investora ŘSD znám není a ani znám být nemůže, protože investiční záměry schvaluje ne ŘSD, ale Ministerstvo dopravy a toto posuzování neprobíhá v územním plánování ale v rámci tzv. „územního řízení“.

Když kraj dále v Návrhu Aktualizace ZÚR upřesňuje, co by tím nadstandardem mělo být, pak v závorce v textu uvádí „(**např.** překrytí, tunel, tubus)“. Každý ví, že ani tato formulace není jednoznačná, neboť použití výrazu „**například**“ neznamená závazek použít jednu z uvedených tří položek, ale také cokoliv jiného, tedy třeba silnice I. třídy **bez „překrytí, tunelu, tubusu“**.

Po hlasité kritice z řad veřejnosti se náměstek hejtmana Maleček pokoušel tuto situaci zachraňovat a z blamáže vybruslit, když v Rozhovoru pro Brněnský deník v sobotu 26. 10. 2019 uvedl, že „*Budu žádat, aby slovo například bylo vyškrtnuto*“. Podmínka pro „*úkoly pro územní plánování*“ pro město Brno i po vypuštění slova „například“ však zůstává stejně nesmyslná.

*

Pořizovatel připomínku chybně vypořádal, když uvedl: „*Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu*

k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího."

Jednak je to vypořádání zcela nekonkrétní, jednak je to vypořádání bez opory v zákoně. Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavení zákon stanoví jako jeden ze základních úkolů územního plánování *„vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření*". Toto se vztahuje i na ZÚR. Ke každému vymezovanému záměru je pořizovatel ZÚR povinen *„a navrhovat kompenzační opatření*".

Tato kompenzační opatření musí být stanovena zcela konkrétně. Toto nelze nahradit úkolem pro územní plánování pro územní plány obcí. Kompenzační opatření k nadmístním záměrům jsou nadmístní, a proto je musí vymezit ZÚR. Protože se to nestalo je návrh AZÚR vadný a musí být přepracován.

13.92.

Řádné posouzení vlivů navrhované transevropské komunikace „43" v Návrhu AZÚR JMK absentuje.

*

Pořizovatel připomínku nijak nevypořádal. Její zahrnutí do skupiny jiných námitek, také řádně nevypořádaných na věci nic nemění, jen prohlubuje pochybení pořizovatele.

13.93.

MČ Kníničky proto i nadále požaduje vedení transevropské komunikace „43" jako plnohodnotného obchvatu <u>celého</u> města Brna.

K tomu již existuje autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované varianty D43" a ZÚR JMK z roku 2016 vymezily sadu územních rezerv pro koridor obchvatu celého Brna, severní obchvat Kuřimi, obchvat Lipůvky a pro obchvaty všech dalších obcí od dálnice D1 po Lysice.

Jak je uvedeno výše tento existující projekt [redacted] yl péčí občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ.

*

Pořizovatel připomínku nijak nevypořádal. Její zahrnutí do skupiny jiných námitek, také řádně nevypořádaných na věci nic nemění, jen prohlubuje pochybení pořizovatele.

13.94.

Tato konsolidovaná verze Autorizovaného projektu („*Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 – Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018"*) je takto předkládána Krajskému úřadu pro řízení k AZÚR. Návrh osy trasy D43 – varianta západní i východní jsou zachovány, projektová dokumentace je doplněna o tzv. „ekono-variantu" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice.

*

Pořizovatel připomínku nijak nevypořádal. Její zahrnutí do skupiny jiných námitek, také řádně nevypořádaných na věci nic nemění, jen prohlubuje pochybení pořizovatele.

13.95.

Požaduje se projekt „*Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 – Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018*“ do AZÚR JMK zapracovat jako celek, a to až po MÚK Skalice nad Svitavou a včetně obchvatu Sebranic.

U MÚK Skalice nad Svitavou je požadováno koridor D43 ukončit, neb v tomto bodě již existuje přímé a modernizované napojení města Boskovice silnicí II/150.

*

Pořizovatel připomínku nijak nevypořádal. Její zahrnutí do skupiny jiných námitek, také řádně nevypořádaných na věci nic nemění, jen prohlubuje pochybení pořizovatele.

Tvrzení pořizovatele „*K požadavku na ukončení D43 u MÚK Skalice nad Svitavou uvádíme, že v souladu s PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná je D43 vymezena v ZÚR JMK 2016 s návazností na sousední Pardubický kraj*.“, kterým odmítl tuto připomínku, dokládá, že si pořizovatel není plně vědom své odpovědnosti územním plánování. Politika územního rozvoje není závaznou územně plánovací dokumentací, ale jen zavazuje pořizovatele ZÚR prověřovat záměry uvedené v PÚR. Skutečné zanesení republikových záměrů do ZÚR je na odpovědnost pořizovatele ZÚR. Takto soudy vyložily vztah PÚR – ZÚR a proto je také případným žalovaným pořizovatel ZÚR a ne pořizovatel PÚR.

Námitce, jak je uvedena, postupně je dáváno za pravdu z úrovně ministerstva dopravy, které tento úsek komunikace 43 nechává opakovaně prověřovat a doposud nepadlo konečné rozhodnutí, a to ani za situace, že některé subjekty předkládají o predikovaných intenzitách dopravy jiné informace než v řízení pro ZÚR JMK, tedy efektivně buď matou občany zamlčováním vyšších údajů, nebo naopak ministerstvu podkládají vědomě a rozporně s jinými studiemi intenzity vyšší. Dodnes neexistuje smysluplné odůvodnění pro zavlékání transevropské kamionové dopravy do oblasti Staré Město – Boskovice.

13.96.

V návazné oblasti od MÚK Skalice nad Svitavou je nutné navrhnout modernizaci silniční sítě, a to jak pro směr na Svitavy (včetně obchvatu Svitávky), tak pro směr na Velké Opatovice (včetně obchvatu Boskovic a všech obcí až po severní hranici JMK).

Toto je jediné smysluplné řešení, neboť pro tento úsek Centrální komise Ministerstva dopravy nevydal rozhodnutí, tedy *de facto* odmítla předložený podklad, studii PK Ossendorf, pro úsek mezi MÚK Svitávka a Starým Městem.

Centrální komisí dne 30. 4. 2019 nebylo rozhodnuto ani o tom, jaká komunikace zde má být (nebylo rozhodnuto o kategoriální šířce komunikace) a termín pro předložení upravené studie nebyl ani stanoven.

*

Pořizovatel připomínku nijak nevypořádal. Její zahrnutí do skupiny jiných námitek, také řádně nevypořádaných na věci nic nemění, jen prohlubuje pochybení pořizovatele.

Tvrzení pořizovatele „*K požadavku na ukončení D43 u MÚK Skalice nad Svitavou uvádíme, že v souladu s PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná je D43 vymezena v ZÚR JMK 2016 s návazností na sousední Pardubický kraj*.“, kterým odmítl tuto připomínku, dokládá, že si pořizovatel není plně vědom své odpovědnosti územním plánování. Politika územního rozvoje není

závaznou územně plánovací dokumentací, ale jen zavazuje pořizovatele ZÚR prověřovat záměry uvedené v PÚR. Skutečné zanesení republikových záměrů do ZÚR je na odpovědnost pořizovatele ZÚR. Takto soudy vyložily vztah PÚR – ZÚR a proto je také případným žalovaným pořizovatel ZÚR a ne pořizovatel PÚR.

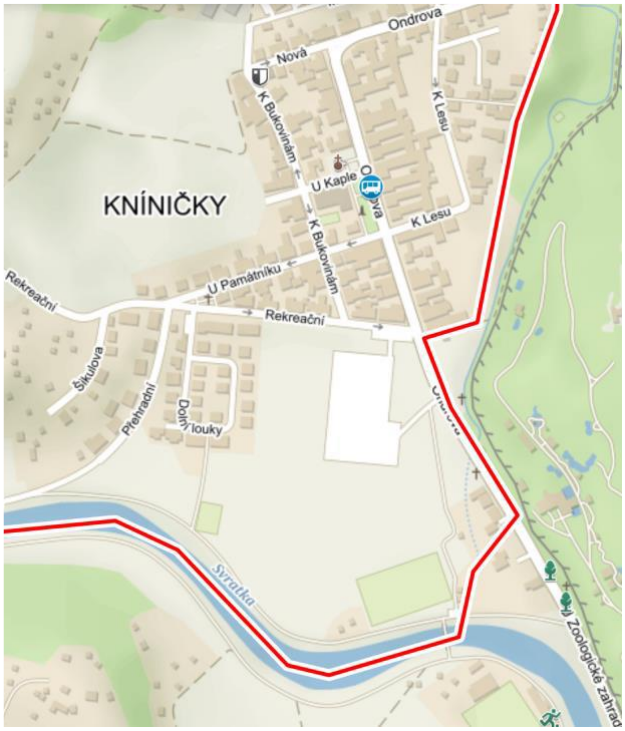
Námitce, jak je uvedena, postupně je dáváno za pravdu z úrovně ministerstva dopravy, které tento úsek komunikace 43 nechává opakovaně prověřovat a doposud nepadlo konečné rozhodnutí, a to ani za situace, že některé subjekty předkládají o predikovaných intenzitách dopravy jiné informace než v řízení pro ZÚR JMK, tedy efektivně buď matou občany zamlčováním vyšších údajů, nebo naopak ministerstvu podkládají vědomě a rozporně s jinými studiemi intenzity vyšší. Dodnes neexistuje smysluplné odůvodnění pro zavlékání transevropské kamionové dopravy do oblasti Staré Město – Boskovice.

Studií uvádějící jiné intenzity dopravy než studie pro AZÚR je pořizovatelem citovaná „Technicko – ekonomické studie D43 v úseku Bořitov – Staré Město D35“. Pořizovatel tedy přiznává, že tuto studii vlastní. Pořizovatel je tedy povinen vysvětlit rozdíly mezi intenzitami dopravy ve studii „Bořitov“ a v územní studií pro AZÚR, za kterou pořizovatel vydal cca 20 - 25 milionů Kč.

13.97.

V návrhu AZÚR je zahrnut i návrh protipovodňových opatření na území MČ Kníničky.





Tato věc byla opakovaně Zastupitelstvem MČ diskutována a **MČ zásadně s tímto návrhem v rozsahu a významu, jak je v AZÚR JMK předložen, nesouhlasí**.

Byl jasně vysloven nesouhlas MČ Kníničky i zástupci projektanta firmy Aquatis s tím, že se nesouhlasí, aby se oblast pod obytnou zástavbou „Dolní louky“ měla vybagrovat, aby vznikla tzv. berma – suché/mokré rozšíření koryta řeky, kde by se měla zachytit „povodňová“ voda.

MČ zpracovala v minulosti urbanistickou studii pro celý prostor mezi řekou Svratkou a ulicemi Přehradní / Dolní Louky / Rekreační / Ondrova, kde bylo navrženo významně citlivější řešení, které nevyžaduje územně plánovací vymezení plochy bermy, ale zahrnuje pouze jednoduchá, levná a jednoznačně účinná technická opatření, které se nevymezují v ZÚR a která jsou skutečně tzv. „*přírodě blízká*“ a ne přírodu likvidující (hloubení bermy s likvidací břehu Svratky, kde se vyskytují chránění živočichové, a s likvidací vzrostlé aleje a promenády / cyklostezky)“.

*

Pořizovatel uvedl: „*Upřesnění plochy na území MČ 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že 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 plochy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci opatření. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území*“

Toto vypořádání připomínky jen vadné a jen dokládá, že pořizovatel není seznámen s lokalitami, o kterých vrchnostensky rozhoduje. Jakákoliv „minimalizace plochy“ nic nemění na tom, že i ta nejmenší plocha tzv. „průtokové bermy“ znamená vybagrování současného stabilizovaného břehu řeky Svratky a aleje vzrostlých stromů podél celého úseku od ulice Ondrovy po ulici Přehradní.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsoben přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

• navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,

• v AZÚR 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,

• provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout 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

• navrhovat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

• Pro oblast Kníniček je nutné dořešit přeložku silnice II/3846, a to do polohy obchvatu Bystrce – Zámostí a Kníniček po východní straně Mniší hory s napojením na silnici II/384 u obchodního areálu UNIHOBBY.

Vyhodnocení připomínek 13.1. až 13.6.

K požadavku na řešení přeložky silnice III/3846 v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK uvádíme, že pro řešení v ZÚR je rozhodný nadmístní význam silnice nikoliv to, že se jedná o krajskou silnici. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky. Případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna.

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější.

Tvrzení podatele, že nebyly posouzeny vlivy záměru D43-I/43 z hlediska ovzduší, hluku, krajiny atd. je nesprávné. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy

doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN. Z vyjádření Ministerstva vnitra je zřejmé, že závěry posouzení vychází ze zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a příslušných technických norem. Pro pořizovatele jsou partnerem orgány veřejné správy zodpovědné za přípravu a realizaci staveb.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. [redacted] *není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.*

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Nebyla projektantem doporučena a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

Připomínka 13.2. směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:“ *Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:“… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by*

pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena…"

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „*Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhovat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).*

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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."

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie [redacted] a posouzení akustické části ([redacted] podrobněji v příloze vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínky 13.7.

K údajnému překračovaní zákonných imisních limitů v dané oblasti dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61.

Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles

zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany

data: za rok 2019

reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)

typ měř. programu: manuální měřící program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 μg/m³, imisní limit (IL) 200 μg/m³
- četnost překročení IL – 0 případů/rok
- MV 19 –61,8 μg/m³, IL nestanoven
- průměrná roční koncentrace 13,8 μg/m³, IL 40 μg/m³

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 μg/m³, imisní limit (IL) 50μg/m³
- četnost překročení IL – 11 případů/rok
- průměrná roční koncentrace 19,8 μg/m³, IL 40 μg/m³

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 μg/m³, IL 25 μg/m³

- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 μg/m³
- maximální hodinová koncentrace 36,7 μg/m³, IL 350 μg/m³

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	mediá
NO_2 roční koncentrace	[µg/m³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** 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.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr 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. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)* a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména

fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B – Natura). Koridor D43-I/43 byl hodnocen viz oddíl A a B SEA.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

Vyhodnocení připomínek 13.8. a 13.9.

Připomínky směřují k hlukové studii a rozptylová studie, které byly podkladem pro zpracování ÚS.

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B Natura). V souladu s přílohou stavebního zákona se hodnotili také vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Koridor pro úpravy stávající silnici I/43 je vymezen v A1 ZÚR JMK záměr ozn. DS46 I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad, včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba).

Vyhodnocení připomínek 13.10. a 13.11.

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK 2016 a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Nezbývá než odkázat na rozsudky, kterými byla ZÚR JMK 2016 potvrzena – rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019 a usnesením Ústavního soudu ze dne 28. dubna 2020.

Velký obchvat města Brna jižně od D1 byl prověřen v ÚS JMK a dále nebyl sledován. V ÚS JMK se neprokázala účinnost jakékoliv stopy, délky či kategorie velkého jižního obchvatu (VJO). Varianty obsahující VJO byly z hlediska zanedbatelné účinnosti na dopravně – urbanistický systém zařazeny do kategorie nedoporučené.

Žádný právní předpis neukládá projektantovi návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK povinnost převzít a vyhodnotit do řešení návrhu všechny varianty obsažené v ÚS JMK.

K odvedení tranzitní dopravy z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami uvádíme, že dálnice D55 a kapacitní silnice S8 dle PÚR ČR jsou vymezeny v platných ZÚR JMK 2016.

K tvrzení o nadlimitně zatížené brněnské aglomeraci viz vyhodnocení připomínky 13.7.

Vyhodnocení připomínky 13.12.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru. Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyl projektantem doporučen a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Řešení severního obchvatu Kuřimi značně zvyšuje riziko zachování tranzitu tzv. Tišnovského směru přes vlastní Kuřim, naopak řešení jižního obchvatu může přinést maximální potlačení tranzitu dopravy městem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K preferování severního obchvatu Kuřimi v roce 2011 uvádíme, že vhodnost jižního obchvatu Kuřimi byla prokázána v ÚS JMK. Zvolené řešení bylo odůvodněno viz odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky 13.13.

Viz vyhodnocení připomínek 13.1. až 13.6.

Vyhodnocení připomínek 13.14. až 13.84.

Připomínky směřují k hlukové studii a rozptylová studie, které byly podkladem pro zpracování ÚS.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. [redacted] *není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.*

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků

územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B Natura). V souladu s přílohou stavebního zákona se hodnotili také vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví.

Vyhodnocení připomínek 13.85. až 13.88.

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Viz dále vyhodnocení připomínek 13.1. až 13.6.

Vyhodnocení připomínky 13.89.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazením do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny tyto podkladové dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro silnici I/43.

Vyhodnocení připomínky 13.90.

Viz vyhodnocení připomínek 13.14. až 13.84.

Vyhodnocení připomínky 13.91.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní

požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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."*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky."*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhována nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

K odkazu podatele na § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona uvádíme, že vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo **kompenzaci negativních vlivů** je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Kompenzační opatření jsou tedy v A1 ZÚR JMK stanovena v souladu se stavebním zákonem.

V úkolech pro územní plánování u zajištění nadstandardních protihlukových opatření bylo slovo např. vypuštěno.

Vyhodnocení připomínek 13.92. až 13.95.

Navrhovaná silnice I/43 byla v rámci A1 ZÚR JMK posouzena viz dokumentace SEA k A1 ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadavku na ukončení D43 u MÚK Skalice nad Svitavou uvádíme, že v souladu s PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná je D43 vymezena v ZÚR JMK 2016 s návazností na sousední Pardubický kraj. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Podrobněji viz dále vyhodnocení připomínek 13.1. až 13.6.

Vyhodnocení připomínky 13.96.

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto v ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Cílem citované technicko – ekonomické studie D43 v úseku Bořitov – Staré Město D35 bylo technické posouzení projektových variant pro zajištění další přípravy a financování staveb na kapacitní komunikaci I/43 v úseku Bořitov – Svitávka – I/35 – D35 Jednalo se o prověření kategorie (2-pruh, 3-pruh, 4-pruh, polovina 4-pruhu) v závislosti na modelu dopravy v dotčených regionech. V Pardubickém kraji je poloha komunikace D35 zakotvena v ZÚR. V JMK je úsek Bořitov – Svitávka – hranice JmK také jasně definován – stabilizován v návrhové části platné ZÚR JMK včetně křižovatek napojujících území. Do návrhů trasy již byly zaneseny požadavky obcí i případně požadavky na změnu trasy – vzdálenější od obce, tedy mimo těleso původní rozestavěné stavby dálnice. Ve většině trasy však byla dodržena priorita maximálního využití trasy – tělesa původní dálnice R43. Předmětný úsek na území obou krajů je tedy polohově stanoven, je však nutno určit charakter komunikace – přesněji její kategorii s přihlédnutím k mnoha aspektům. Závěr Centrální komise MD ČR ze dne 26.11.2019 deklaruje, že pro další rozhodnutí o pokračování přípravy je nutné definovat využitelnosti zemních těles či mostních objektů původní trasy. O detailním využití těles či objektů bude moci být objektivně rozhodnuto až po podrobném geodetickém zaměření, geotechnických a stavebních průzkumech těles a objektů, po stanovení os vzhledem k navržené kategorii a také po všech detailních podmínkách stanovených např. Dokumentací EIA, biologických průzkumech či aktuálních požadavcích obcí a dotčených orgánů. Na tomto kroku již investor stavby ŘSD intenzivně pracuje, tak aby se mohla naplno rozběhnout projekční příprava jednotlivých úseků stavby silnice č. 43. Tento aspekt tedy znamená, že základní trasování komunikace „43“ je z hlediska směrového vedení jasně deklarováno.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017–931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „…*Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...“*

Vyhodnocení připomínky 13.97.

Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 bylo prověřeno upřesnění vymezení protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10 v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

K namítané technické nevhodnosti opatření uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu.

Upřesnění plochy na území MČ 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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 plochy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci opatření. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Poř. číslo	**P10**	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 83530/2020**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kniničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. / 266 53 486			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Doc. Petr Firbas, předseda			
		Adresa / sídlo		U luhu 23, 635 00 Brno			

Text připomínek je vzhledem k obsáhlosti podání součástí samostatné přílohy č. 3 odůvodnění A1 ZÚR JMK – „Příloha podání“.

Vyhodnocení připomínek 1. až 145.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Připomínky směřují ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, k informativnímu dokumentu pro zastupitelstvo JMK a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno jejíž součástí byla hluková studie, rozptylová studie a dopravní modelování.

KrÚ JMK připomínky ke Zprávě o uplatňování řádně vyhodnotil. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 a vyhodnocení připomínek byly dne 28.3.2019 předloženy Zastupitelstvu Jihomoravského kraje, které Zprávu o uplatňování schválilo.

Vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování se nemění.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.***

Vyhodnocení připomínek se nemění.

S ohledem na to, že Zpráva o uplatňování, ke které se tyto připomínky vztahovaly, byla Zastupitelstvem JMK schválena, byly veškeré připomínky, které se k ní vztahovaly, konzumovány. Nadále není dán žádný zákonný či věcný důvod, který by opodstatňoval opětovné vypořádání těchto připomínek v dalších fázích pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, stojících na usnesení Zastupitelstva JMK o schválení Zprávy o uplatňování. Lze proto pouze odkázat na jejich vypořádání při schvalování Zprávy o uplatňování.

Vyhodnocení připomínek 146. až 211.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Připomínky směřují k hlukové studii, která byla zpracována jako součást ÚS JMK. K posouzení akustické části [redacted] podrobněji v příloze vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Vyhodnocení připomínek 212. až 223.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Připomínky směřují k rozptylové studii, která byla zpracována jako součást ÚS JMK. K zhodnocení rozptylové studie [redacted] podrobněji v příloze vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Vyhodnocení připomínky 224.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43" optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

K napadanému vyjádření Ministerstva vnitra uvádíme, že z vyjádření je zřejmé, že závěry posouzení vychází ze zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a příslušných technických norem. Pro pořizovatele jsou partnerem orgány veřejné správy zodpovědné za přípravu a realizaci staveb.

Vyhodnocení připomínek 225. až 229.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiku nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky.

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější.

Tvrzení podatele, že nebyly posouzeny vlivy záměru D43-I/43 z hlediska ovzduší, hluku, krajiny atd. je nesprávné. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec

Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz výše k připomínce 224.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR *JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43.*

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B – Natura). Koridor D43-I/43 byl hodnocen viz oddíl A a B SEA.

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie [redacted] *a posouzení akustické části* [redacted] *podrobněji v příloze vyhodnocení.*

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

K požadavku na řešení přeložky silnice III/3846 v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK uvádíme, že pro řešení v ZÚR je rozhodný nadmístní význam silnice nikoliv to, že se jedná o krajskou silnici umístěnou na území dvou obcí. Případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna.

Připomínky 225. až 229. byly vyhodnoceny společně, protože jejich obsah je srovnatelný a v některých částech se opakuje.

Vyhodnocení připomínek 230. a 231.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Velký obchvat města Brna jižně od D1 byl prověřen v ÚS JMK a dále nebyl sledován. V ÚS JMK se neprokázala účinnost jakékoliv stopy, délky či kategorie velkého jižního obchvatu (VJO). Varianty obsahující VJO byly z hlediska zanedbatelné účinnosti na dopravně – urbanistický systém zařazeny do kategorie nedoporučené.

Žádný právní předpis neukládá projektantovi návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK povinnost převzít a vyhodnotit do řešení návrhu všechny varianty obsažené v ÚS JMK.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

K nadlimitně zatížené oblasti podél D1 uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**
- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**
- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany

data: za rok 2019

reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)

typ měř. programu: manuální měřící program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 μg/m^3, imisní limit (IL) 200 μg/m^3
- četnost překročení IL – 0 případů/rok
- MV 19 –61,8 μg/m^3, IL nestanoven
- průměrná roční koncentrace 13,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 μg/m^3, imisní limit (IL) 50μg/m^3
- četnost překročení IL – 11 případů/rok
- průměrná roční koncentrace 19,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 μg/m^3, IL 25 μg/m^3

- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 μg/m^3
- maximální hodinová koncentrace 36,7 μg/m^3, IL 350 μg/m^3

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO_2 roční koncentrace	[µg/m³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** 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.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr 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. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)* a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Vyhodnocení připomínky 232.

Silnice I/43 je řešena v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK v souladu s PÚR ČR. Dálnice D55 a silnice S8 nejsou předmětem řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Předmětné záměry jsou vymezeny v ZÚR JMK 2016 a v jejím kontextu je řešena A1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínek ke společnému jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK se nemění.

Vyhodnocení připomínky 233.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyl doporučen k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K rozporu s ČSN viz výše vyhodnocení připomínky 224.

Vyhodnocení připomínky 234.

K přeložce silnice III/3846 viz vyhodnocení připomínek 225. až 229.

Vyhodnocení připomínek 235. až 239.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

K ÚS JMK a jejím částem hlukové a rozptylové studii podrobněji v příloze vyhodnocení.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz výše k připomínce 224.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

K namítanému odkazování se na vyjádření odborně napadeného zpracovatele studie uvádíme, že **zpracování územní studie** a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito

odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínek 240. a 241.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a ***stanoví požadavky na jejich využití****, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.*

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.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: „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.“

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že „[v]olba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu (zde AZÚR), v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

V úkolech pro územní plánování u zajištění nadstandardních protihlukových opatření bylo slovo např. vypuštěno.

Vyhodnocení připomínky 242.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru „43“ ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

K požadavku na zhodnocení dopadů z toho, že se jedná o transevropskou komunikaci uvádíme, že v ZÚR se posuzují plochy a koridory vymezené pro záměr. Posouzení, jak je uvedeno výše bylo provedeno.

K zakreslování tunelů viz vyhodnocení připomínek 240. a 241.

Vyhodnocení připomínek 243. až 248.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Připomínky shodně požadují zapracování varianty Optimalizované, a proto byly vyhodnoceny společně.

K připomínkám doplňujeme:

Požadavek na ukončení koridoru D43 u MÚK Skalice nad Svitavou nelze akceptovat. Koridor pro silnici D43 je v ZÚR JMK vymezen v souladu s PÚR ČR a PÚR ČR je pro ZÚR závazná.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz výše k připomínce 224.

Vyhodnocení připomínky 249.

Připomínka byly podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 bylo prověřeno upřesnění vymezení protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10 v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

K namítané technické nevhodnosti opatření uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu.

Upřesnění plochy na území MČ 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že 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 plochy, je na navazujícím stupni územně

plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci opatření. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínek 250. až 258.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. ***Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.***

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Vyhodnocení připomínky 259.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 260.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínek 261. až 263.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

K údajnému překračovaní zákonných imisních limitů viz vyhodnocení připomínek 230. a 231.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

Vyhodnocení připomínek 264. a 265.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Jedná se o subjektivní názor podatele. V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

Koridor pro silnici I/43 byl v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK posouzen se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

Vyhodnocení připomínek 266. až 273., 275., 277., 278.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019 a usnesením Ústavního soudu ze dne 28. dubna

2020.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Vyhodnocení připomínek 274. a 276.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

Viz vyhodnocení připomínky 259.

Pro řešení v ZÚR je rozhodný nadmístní význam silnice nikoliv to, že se jedná o krajskou silnici.

Vyhodnocení připomínky 279.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno". SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka"). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov". V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Pořizovatel uvádí, že důvody pro vypuštění územních rezerv souvisejících se zapojením VRT ve variantách B Železničního uzlu Brno (ŽUB) jsou v odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řádně uvedeny. Vláda ČR v usnesení č. 525 ze dne 01.07.2015 k přestavbě železničního uzlu Brno mimo jiné *souhlasí se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno*. Z tohoto usnesení je zřejmé, že rozhodnout o výsledné variantě je v kompetenci Ministerstva dopravy, a to na základě zpracované studie proveditelnosti. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Centrální komise uvedla:

Závěr jednání CK:

• Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.
• Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.
• Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.
• Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:
o SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.
o Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.
o Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.

S tímto rozhodnutím byla vláda následně seznámena, dne 10.07.2018 vzala materiál na vědomí, bez přijetí usnesení, a tedy bez námitek. Dle pořizovatele je zřejmé, že výše citovaným závěrem Centrální komise Ministerstva dopravy bylo definitivně rozhodnuto o variantě Ab, dále je již uvedena pouze podmínka, že *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti.* Pokud by centrální komise nebyla přesvědčena o definitivním výběru (upřednostnění) varianty Ab, požadovala by v rámci dopracování studie proveditelnosti ŽUB dopracování technicko-ekonomického prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a až potom by rozhodla o výběru varianty. Ostatně ani sám podatel neuvádí, na jaké jiné rozhodnutí o řešení uzlu je třeba dále vyčkávat a ponechávat územní rezervy pro všechny základní varianty modernizace ŽUB. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona *zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit – územní rezerva*. V rámci studie proveditelnosti a následně v rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK došlo k prověření řešení železniční dopravy – přestavby ŽUB a vymezení navazujících VRT. Vypuštění územních rezerv zapojení VRT pro varianty B ŽUB bylo předloženo v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro společné jednání, proti takovému řešení nenamítala nic SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání proto nebyl nijak upravován. Rovněž v rámci veřejného projednání neuplatnila SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán ke koncepci železniční dopravy žádné připomínky, není tudíž důvod měnit předložené řešení.

Vyhodnocení připomínky 280.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 281.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

ZÚR vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Pro řešení v ZÚR je rozhodný nadmístní význam silnice nikoliv to, že se jedná o krajskou silnici.

Vyhodnocení připomínky 282.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Informace k ÚS JMK podrobněji v příloze vyhodnocení.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 283.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Územní plánování má za úkol prověřovat a vytvářet v území podmínky …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Obsah ZÚR je dán prováděcí vyhláškou. Požadavek na doplnění o položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43" je nad rámec prováděcí vyhlášky a požadavků stavebního zákona.

Vyhodnocení připomínky 284.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že 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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Pro řešení v ZÚR je rozhodný nadmístní význam silnice nikoliv to, že se jedná o krajskou silnici.

Vyhodnocení připomínky 285.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Modelování dopravy bylo zpracováno k ÚS JMK. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není povinnost zpracovávat modelování dopravy.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 286.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Není zřejmé, v čem podatel spatřuje rozpor. Podkladem pro vymezení koridoru byla studie „D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie" (PK OSSENDORF, 2016) a ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019). Koridor pro silnici I/43, MÚK a napojení na stávající D1 je v A1 ZÚR JMK vymezeno

a důvody vymezení záměru jsou popsány v Odůvodnění A1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínek 287. a 289.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Lze souhlasit s podateli, že globální síť by měla být sítí zajišťující dostupnost a propojení všech regionů což je případ i silnice I/43, která propojuje *město Brno se severními oblastmi České republiky – Pardubice, Hradec Králové.* Tedy tvrzení pořizovatele je správné.

Vyhodnocení připomínek 288. a 296.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Vyhodnocení připomínky 290.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019 a usnesením Ústavního soudu ze dne 28. dubna 2020. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínek 291. až 293.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínkám doplňujeme:

K údajnému překračovaní zákonných imisních limitů viz vyhodnocení připomínek 230. a 231.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

Vyhodnocení připomínek 294. a 295.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Jedná se o subjektivní názor podatele. K zavlékání tranzitní dopravy viz vyhodnocení připomínky 287. a 289.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Vyhodnocení připomínky 297.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší zmíněných v připomínce) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA) včetně vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. K dodržení veřejnoprávních limitů viz vyhodnocení připomínky 291.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 298.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

K zavlékání tranzitní dopravy viz vyhodnocení připomínky 287. Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy" zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30.

května 2019 a usnesením Ústavního soudu ze dne 28. dubna 2020.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 299.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 300.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

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. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Na vědomí. Připomínka směřuje k dopravnímu modelu zpracovanému k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byly potvrzeny rozsudky soudů.

Vyhodnocení připomínek 301. a 302.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínce doplňujeme:

A1 ZÚR JMK pouze upravuje v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje označení D43 na I/43. Při hodnocení silnice I/43 v dokumentaci SEA k A1 ZÚR JMK byla silnice hodnocena ve vazbě na ZÚR JMK 2016.

Vyhodnocení připomínky 303.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Obsah územně plánovací dokumentace je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Jednotlivé záměry byly odůvodněny viz text Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K dodržení veřejnoprávních limitů viz vyhodnocení připomínky 291.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínek 304. a 305.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA).

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

Vyhodnocení připomínek 306. a 307.

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil následovně:

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Vyhodnocení připomínek se nemění.

K připomínce doplňujeme:

K již překračovaným zákonným imisním limitům viz vyhodnocení připomínek 230. a 231.

Vyhodnocení připomínky 308.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínky 309.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Optimalizovaná varianta „43“ byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43 – I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry,

u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

*V kap. A.11. dokumentace SEA Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí je u záměru DS40-*A, DS40-B, DS40-C, *DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.*

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Úprava Optimalizované varianty ve var. D6 byla provedena směrem k její větší výhodnosti. Pořizovatel tak sjednal nápravu.

Vyhodnocení připomínky 310.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43" optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz výše k připomínce 224.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

Úprava Optimalizované varianty ve var. D6 byla provedena směrem k její větší výhodnosti. Pořizovatel tak sjednal nápravu.

Vyhodnocení připomínky 311.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že 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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky se nemění.

K připomínce doplňujeme:

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) doplňujeme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Vyhodnocení připomínky 312.

Připomínka byla podaná při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínku vyhodnotil následovně:

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Vyhodnocení připomínky se nemění.

Vyhodnocení připomínek 313. až 323., 353., 354.

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „…. *Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c".* V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Připomínka směřuje k „předvýběru" variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:" *Z výše shrnutého právního rámce této námitky 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."*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.*:"… Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování* ***konečného rozhodnutí o využití tohoto území*** *a k aktualizaci ZÚR."*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*:" Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena…"*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období

10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„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."*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky."*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo 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). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

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 vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K připomínce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území* a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v připomínce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 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 pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, 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 v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení připomínek 324. až 336., 343. až 345.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje **je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"), tzv. autorizaci.**

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků" vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínek 337. a 338.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43" není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit" přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi" kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43" jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na

Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43" se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavkům vztahujícím se k 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.

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."*

K dalšímu návrhu kritéria doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti a dodržení zákonných limitů lze citovat z rozsudku soudu. Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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."*

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. 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.

Z výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

Vyhodnocení připomínek 339. až 342.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikal i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v připomínce – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení

vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Vyhodnocení připomínek 346. až 352.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

K interpretaci stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat ***vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os*** *jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*

2. Při novém vymezování ploch a koridorů v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat. ***V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** *z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejpřijatelnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.*

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávy

o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorů. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

MŽP ve svém stanovisku nevzneslo konkrétní požadavek na zapracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem podatele, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K údajnému překračovaní zákonných imisních limitů dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic $PM_{10.}$

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM_{10}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice $PM_{2,5}$**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ **Oxid dusičitý NO_2**

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozaďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[*a*]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění:	Brno – Tuřany
data:	za rok 2019
reprezent. dat:	oblastní měřítko (4 až 50 km)
typ měř. programu:	manuální měřící program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 μg/m^3, imisní limit (IL) 200 μg/m^3

- četnost překročení IL – 0 případů/rok

- MV 19 –61,8 μg/m^3, IL nestanoven

- průměrná roční koncentrace 13,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 μg/m^3, imisní limit (IL) 50μg/m^3

- četnost překročení IL – 11 případů/rok

- průměrná roční koncentrace 19,8 μg/m^3, IL 40 μg/m^3

- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 μg/m^3, IL 25 μg/m^3

- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 μg/m^3

- maximální hodinová koncentrace 36,7 μg/m^3, IL 350 μg/m^3

- benzen (BZN), B[*a*]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřící stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO_2 roční koncentrace	[μg/m^3]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** 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.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení

některého z imisních limitů se použije průměr 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. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)* a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se 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.“

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru silnice I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Vyhodnocení připomínek 355. až 358.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Vyhodnocení připomínek 359. až 365., 373. až 384.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnici: -2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*"Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o nějž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum" vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou" a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti příslušných opatření 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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 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.“*

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku a k již nadlimitně zatíženému území viz vyhodnocení připomínek 346. až 352.

Vyhodnocení připomínek 366. až 372.

Připomínky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme, že stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Připomínky jsou zmatečné podatel se v ní odkazuje na připomínky 1-4 a 3, které se však nevztahují ke stanoviskům.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu."

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydá tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Vyhodnocení připomínek 385. až 392.

Jak jsme již uvedli výše vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: "*V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9 170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střevíčník pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.*"

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační, jak uvádí podatelé.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.).

Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Vyhodnocení připomínek 393. až 402.

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

Upřesnění koridoru silnice a MÚK na území tak, aby jejich dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) 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 v § 43 odst. 3 ukládá, že *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, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Vyhodnocení připomínek 403. až 420.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňují.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „*…Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...*“

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení připomínek 337. a 338.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu

komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Vyhodnocení připomínky 421.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení připomínek 313. až 323., 353., 354.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy.* Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná se o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování v bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.*

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.*

V bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

K namítanému *nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43* uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Vyhodnocení připomínek 422. až 435.

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neprověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení připomínek 346. až 352.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Vyhodnocení připomínky 436.

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávaná podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Vyhodnocení připomínek 437. až 446.

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle platné právní úpravy. V daném případě jde především o stavební zákon, který upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c.

Stanovení termínu veřejného projednání návrhu aktualizace zásad územního rozvoje činí krajský úřad, který tuto aktualizaci pořizuje, podle § 42 odst. 4 a § 39 odst. 1 stavebního zákona. Obecné ustanovení o určení lhůt účastníku řízení podle § 39 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, na které poukazuje připomínka č. 439, se zde neuplatní. Důvodem je, že pořizování (aktualizace) zásad územního rozvoje není obecným správním řízením, ale specifickým komplexním procesem, který je speciálně upraven ve stavebním zákoně. Proto se při vyhlášení termínu veřejného projednání návrhu (aktualizace) zásad územního rozvoje použijí zákonné lhůty uvedené v ustanovení § 39 odst. 1 stavebního zákona.

Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení *„upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou“*.

Zákon dále stanoví: *„Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.“* Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsané lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

K poukazu na § 7 odst. 1 správního řádu ohledně rovnosti dotčených osob při uplatňování jejich procesních práv a na § 8 správního řádu v připomínce č. 440 lze konstatovat následující. Role jednotlivých subjektů v procesu pořizování územně plánovací dokumentace, jejich práva a povinnosti, jsou stanoveny stavebním zákonem, zejména ustanoveními §§ 36 až 42c, pokud jde o zásady územního rozvoje. Tato právní úprava umožňuje každému občanu právo podávat připomínky k návrhu (aktualizace) zásad územního rozvoje ve fázi společného jednání podle § 37 odst. 3 stavebního zákona a ve fázi jeho veřejného projednání podle § 39 odst. 2 stavebního zákona. Zástupci veřejnosti právní úprava umožňuje podávat námitku ve fázi veřejného projednání návrhu podle § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Ve věci stanovení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byly zákonné lhůty dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel KrÚ JMK následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu KrÚ JMK OÚPSŘ po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále také „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobě. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvrzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahujícím cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu právnické osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších přepisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání za *„zřetele hodné“.* KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena. To znamená, že uvedené lhůty byly přiměřené z hlediska možnosti veřejnosti řádně se seznámit s návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání.

Rozsudek NSS ze dne 30.06.2009, č.j. 2 As 25/2009-63, kterým se v připomínce č. 442 argumentuje k přiměřenosti lhůty, je pro úvahu o stanovení termínu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK využitelný jen velice okrajově, neboť se vyslovuje ke lhůtě účastníka pro nahlédnutí do spisu ve správním (stavebním) řízení a mezi jiným řeší rovněž spor počátku jejího počítání a její typ. Obdobné platí i pokud jde o rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 30 A 17/2017-400 zmiňovaný v připomínce 443. Je nutné vycházet z toho, že pořizování územně plánovací dokumentace není obecným správním řízením. Lhůty, ve kterých se veřejnost měla možnost seznámit s návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání, byly přiměřené.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na

bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídány ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

KrÚ JMK se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako *„zřetele hodné“*. Po zvážení všech uvedených skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlení ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, jíž byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

Vyhodnocení připomínek 447.

KrÚ JMK konstatuje, že daná připomínka, stejně jako věcně obdobné námitky/připomínky nazvané *„Námitka systémové podjatosti“* a *„Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele“,* byla po posouzení z hlediska jejího skutečného obsahu (§ 37 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů) postoupena podle § 14 odst. 4 správnímu řádu k posouzení Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) jako nadřízenému orgánu KrÚ JMK OÚPSŘ.

O námitkách/připomínkách systémové podjatosti rozhodlo ministerstvo MMR usnesením MMR-39857/2020-81-1 ze dne 21.07.2020 o spojení věcí a vedení společného řízení, usnesením MMR-39857/2020-81-2 ze dne 21.07.2020-81-2 nevyhovělo námitce podjatosti ředitele KrÚ JMK tak, že nepřisvědčilo námitce systémové podjatosti ředitele KrÚ JMK a neshledalo důvod k přenesení agendy pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na jiný krajský úřad.

Vyhodnocení připomínek 448. až 460.

Nejedná se o faktické připomínky k veřejně projednanému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Jde o opakovaná tvrzení, která podatel poprvé prezentoval v rámci svého podání doručenému KrÚ JMK dne 18.02.2019 a nazvaného *„I. Připomínky ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. II. Námitka systémové podjatosti a podnět k prověření střetu zájmů“*. K této věci KrÚ JMK informuje, že podání bylo tehdy jako celek podle § 14 odst. 3 správního řádu postoupeno Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“), jakožto nadřízenému orgánu KrÚ JMK.

MMR námitce systémové podjatosti, resp. námitce podjatosti ředitele KrÚ JMK nepřisvědčilo. (Ke stejnému závěru dospělo na základě obdobných námitek systémové podjatosti KrÚ JMK při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, které byly jinými subjekty podány později.)

Tvrzení o střetu zájmů bylo předmětem posouzení KrÚ JMK. Střet zájmů nebyl shledán, o tom byl podatel informován zejména dopisem KrÚ JMK, č.j. JMK 45482/2019, ze dne 27.03.2019.

Střet zájmů jednatelů společnosti knesl kynčl architekti, s.r.o. byl rovněž předmětem šetření České komory architektů. Rovněž na základě šetření České komory architektů nebyl střet zájmů shledán, disciplinární zjišťování vůči oběma jednatelům společnosti knesl kynčl architekti, s.r.o. bylo usnesením č. 1/840 a usnesením č. 1/841 komory ze dne 03.12.2019 zastaveno.

Vyhodnocení připomínky 461.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Řešení severního obchvatu Kuřimi značně zvyšuje riziko zachování tranzitu tzv. Tišnovského směru přes vlastní Kuřim, naopak řešení jižního obchvatu může přinést maximální potlačení tranzitu dopravy městem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Zvolené řešení bylo odůvodněno viz odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Vhodnost jižního obchvatu Kuřimi byla prokázána v ÚS JMK.

Vyhodnocení připomínek 462. a 463.

Největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes 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.

Platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

K preferované přeložce silnice III/3846 viz vyhodnocení připomínek 225. až 229.

Vyhodnocení připomínek 464. a 475.

K ÚS JMK viz vyhodnocení připomínek 324. až 336., 343. až 345.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K posudkům zpracovaným [redacted] podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Poř. číslo	**P11** **P12**	Datum	22.07.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 82764 /2020** (podání A) **JMK 82773/2020** (podání B)
Fyzická a právnická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z. s., v zastoupení předsedou spolku Ing. Škarvadou, Ph.D.** (podání A) [redacted] (podání B)			
		Adresa / sídlo		Laštůvkova 729/25, 635 00 Brno			

Text připomínek je vzhledem k obsáhlosti podání součástí samostatné přílohy č. 3 odůvodnění A1 ZÚR JMK – „Příloha podání“.

Ing. Pavel Škarvada, Ph.D., jako předseda spolku Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s., Laštůvkova 729/25, 635 00 Brno, podal dne 15.06.2020 k A1 ZÚR JMK připomínky č.j.: JMK 82764/2020 (podání **A**) a **jako fyzická osoba** připomínky č.j. 82773/2020 (podání **B**).

Jedná se celkem o 226 připomínek (173 stran A4), účelově generovaných výpočetní technikou tak, aby forma připomínek byla obstrukční (vodotisk, opakování připomínek). Pořizovatel A1 ZÚR JMK se všemi připomínkami pečlivě zabýval. Vyhodnotil jejich obsah a tematicky je roztřídil do níže uvedených 6 „okruhů,“ tj. kapitol označených I – VI (zvýrazněných v textu zelenou barvou). Sdružil připomínky se stejným či obdobným obsahem a označil je písmenem A/B podle podání a také pořadovým číslem, pod kterým byly v podání uvedeny.

I. Připomínky k SEA

B99. Podatel napadá závěry SEA kvůli podkladu SEA – Územní studii včetně hlukové a rozptylové studie, které obsahují **závažné chyby** způsobující špatné vyhodnocení záměrů. Podatel se opírá o expertní posouzení [redacted] *Tyto negativní posudky dvou expertů byly vyvráceny pouze vyjádřením zpracovatele (soukromý subjekt), který je sám zodpovědný za zmiňované vady. Toto nepřípustné bagatelizování závažných chyb ze strany KÚ JMK je v daném procesu SEA nepřijatelné*.

B81. A1 ZÚR JMK **nesplňuje žádné ze základních kritérií** uvedených na str. 162 SEA, což lze doložit daty hlavního podkladu A1 ZÚR JMK, kdy navrhovaná varianta S10 je jednou z nejhorších možných.

B68, B30. Vyhodnocení SEA je závadné, protože **vstupní data intenzit (hluku) nejsou správné**. *„V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je na str. 74 uvedeno: Jako nejzatíženější zástavbu je možné identifikovat: okolí silnice II/385 na území města Kuřim.“* Podatel uvádí, že v dané oblasti je podle ÚS více problematická neuvedená silnice II/386, pro kterou je vydána dočasná výjimka pro nedodržování hlukových limitů. SEA dle názoru podatele obsahuje závažné nedostatky, které je nutné odstranit.

B11, B72. V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je na str. 153 uvedeno: *trvale rostoucí zatížení vozidlovou dopravou a tomu neodpovídající rozvoj dopravní sítě vede mj. k nárůstu imisního a hlukového zatížení na větším území, … **hrozbou je další zadržování prioritních komunikací** (např. D52 a D43)… Zásadní problémy s prosazováním obchvatů a nových páteřních komunikací povedou především v Metropolitní rozvojové oblasti Brno k nárůstu imisního zatížení ještě na větším území než za stávajících podmínek.“* Podatel uvádí, že *„toto není riziko, to je fakt způsobený špatným postupem JMK, který se opakovaně snaží protlačit trasování 43 v Hitlerově stopě...*“

A60, B8, B26. Podatel **zpochybňuje vyhodnocení** vlivů A1 ZÚR JMK a jeho text na str. 163, kde je popsáno snížení **hlukové zátěže** u zástavby podél stávajících dopravních tahů a současný nárůst

hluku u zástavby v blízkosti jednotlivých záměrů s tím, že tento negativní vliv z principu nikdy nemůže přesáhnout úrovně hlukových limitů. Podatel se přitom opírá o **závěry Akustického posudku** č. P46-19 zpracovaného [redacted] místopředsedou České akustické společnosti. Z posudku dle názoru podatele dále vyplývá, že *„záměry v A1 ZÚR jsou zdraví poškozující v podstatě nejvíce ze všech posuzovaných variant, což lze doložit např. počtem obyvatel JMK, kteří se při realizaci varianty S.10 ocitnou v noční době nad hygienickým limitem hluku*."

B94. Podatel napadá vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK a jeho text na str. 172, kde je uvedeno, že *A1 ZÚR ve svém důsledku **přispějí ke zlepšení veřejného zdraví** – platí, a to opět pro A1 ZÚR jako celek a převážně i pro jednotlivé záměry*. Podatel připomíná, že data hlavního podkladu jsou zatížené chybou a odkazuje se na posudek [redacted] místopředsedy České akustické společnosti.

A16, B69. Podatel napadá vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK, kap. Obyvatelstvo a lidské zdraví, a nesouhlasí se závěrem, že uplatněním ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k **odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel** a **snížení imisní a hlukové zátěže** v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Uvádí, že časové hledisko mělo být simulováno min. do r. 2050, že bylo chybou nezahrnout nadregionální dopravu TEN-T do dopravního modelu a simulací, že argumentace o 4 % podílu je zcestná, protože *„na současnou komunikaci se více tranzitu prostě nevleze*." Odkazuje se na závěry *„studie Bořitov*" o *„zásadním zvýšení dopravy o 10 tisíc vozidel/den v Bystrci, a to pouze při napojení na dálniční tahy*."

A59, B1, B96. Ve vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je na str. 201 uvedeno, že v rámci skupiny kritérií A. Obyvatelstvo byla vymezena **jiná kritéria a parametry, než je v Metodickém doporučení MŽP**. „Jsou stanoveny vlastní diametrálně odlišná kritéria s váhami, které nevychází z žádného doporučení… Hodnocení dle MD MŽP by neumožnilo schválení průtahu Brnem. Tato změna od metodiky není navázána na žádný závazný dokument, hodnocení je nepřípustné i s ohledem na zásadní chyby v související hlukové a rozptylové studii. Trvám na důsledném vyhodnocení dle Metodického doporučení MŽP.

A25. V kap. Ovzduší je uvedeno, že záměry jsou v rámci A1 ZÚR navrženy tak, aby přinesly **snížení dopravní a následně i imisní zátěže obytné zástavby**. Tvrzení není pravdivé. V oblasti Brno-západ dojde k výraznému nárůstu dopravy v jednotlivých kategoriích včetně těžké dopravy. Na komunikaci Stará dálnice dojde k výraznému navýšení o 10 až 20 tisíc vozidel za den.

B35, B78. V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je uvedeno: *Koridory pro silniční dopravní infrastrukturu (s výjimkou koridorů DS06 a DS60) jsou navržené v území, kde jsou v současnosti splněny imisní limity pro všechny sledované škodliviny dle stávající legislativy.* Uvedené tvrzení je chybné, dle rozptylové studie je v oblasti Brno-Bosonohy **překračován stanovený imisní limit** pro průměrné denní koncentrace PM10. Záměr DS40 je veden přes oblast, kde je jeden překročený limit.

B66. Tvrzení SEA (str. 142), že **průtah Bystrcí pomůže řešit imisní situaci** ve východním segmentu kraje, nemůže být založeno na pravdě.

B45. B35. V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je na str. 170 uvedeno: - *snížení rekreačních funkcí území (požadováno je opět převážně vizuální odstínění s tím, že další opatření jsou zahrnuta v rámci hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost, faunu, flóru a krajinu.* **Snížení rekreační funkce Brněnské přehrady** v tomto hodnocení není dostatečně zahrnuto. Není vůbec uvažován vliv kapacitní komunikace v rámci emisí a hluku na významné akce celorepublikového významu… hlučná a nezdravá lokalita, byť těsně pod úrovní hygienických limitů se stane pro pořadatele nezajímavou. Není řešeno podlimitní obtěžování hlukem a z principu ani nelze kvantifikovat omezení rekreačního využití území, plynoucí z omezení konání sportovních akcí ani např. použití Staré dálnice jako dočasného parkoviště při Velké ceně, ohňostrojích apod.

A64, B21, B37, B46, B73, B80, B84, B89, B95, B98, B100, B106, B111, B124, B132, B133. V rámci SEA **nejsou vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy** záměrů. Tvrzení lze doložit *„omezením*

hlukové studie hlavního podkladu na pouhých 400 m od komunikace a neposuzováním současného hluku ze železniční dopravy, tramvají v městě Brně ani navrhované VRT." Pouze u kumulativního účinku je možné jej v rámci silniční dopravy posoudit v oblastech blíže než 400 m ke komunikaci, což je pro daný účel SEA nedostatečné. Studie neobsahuje jiný zdroj hluku než silniční síť, není zahrnuta železniční ani letecká doprava, natožpak jiné zdroje v území. Vlastní limity pro hluk z dopravy a pro hluk ze stacionárních zdrojů dle legislativy neznamenají, že nemůže dojít ke kumulaci či synergii hlukové zátěže. ÚS obsahuje nereálná dopravní řešení a simulace za použití tunelových řešení, která nebyla navržena (neexistuje pro ně projektová dokumentace). Není zahrnut navrhovaný záměr VRT Praha-Brno. Nikde není uvedeno, na základě jakého konkrétního kritéria byly určeny oblasti s možnými významnými kumulativními a synergickými vlivy. Jako vadu lze vnímat fakt, že pro všechny varianty v příloze A2 SEA je oblast údajného vlivu shodná, aniž by oblast ovlivnila např. Jihozápadní tangenta či MUK Troubsko. Existence kumulativních a synergických vlivů nebyla zohledněna při výběru variant jednotlivých dopravních koridorů i nad rámec SEA (neposouzení trasování Boskovickou brázdou). V rámci SEA nemají být navrhována opatření pro minimalizaci negativních kumulativních a synergických vlivů, ale mají být především zvažovány různé varianty koridorů. V SEA není nikde definováno, jaké konkrétní kumulativní vlivy mohou nastat v případě krajinného rázu (podatel reaguje na vliv koridorů tech. infrastruktury – nadzemní el. vedení na krajinný ráz, str. 190 SEA).

B62, B109. V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je na str. 193 uvedeno: *V případě připravovaných dvou nebo více silničních staveb nebo železnic v blízkém okolí to znamená zpracování společné hlukové studie, ve které hluk ze všech stávajících a navrhovaných silnic a železnic je vyhodnocen ve společné hlukové studii.* Při posouzení synergických vlivů je ovšem potřeba zahrnout **nejen budoucí, ale také již existující hluk ze současných a provozovaných železničních staveb**. Toto se v rámci hodnocení vlivů ani v hlukové studii nestalo. Nelze tak věrohodně doložit splnění hygienických limitů hluku. Chybí odkaz na plánovanou VRT Praha-Brno, která je plánována v oblasti MÚK Troubsko a jižní části koridoru „43."

B5. V příloze SEA IIIA_Příloha 4 je uvedeno, že *dálnice D43/Silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice je **řešena ve 3 variantách***. Vzhledem k totožnému trasování se nemůže jednat o 3 varianty, v návrhu nebyla posouzena žádná varianta s alternativním trasováním.

B7, B48, B50, B61, B65, B92. V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je uvedeno*: překračování stanovených hygienických limitů hladiny hluku, zejména ze silniční dopravy v hustě obydlených oblastech +.* Tedy že *A1 ZÚR JMK zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem a snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší… V některých lokalitách může vlivem realizace záměru dojít i k prohloubení problému, tj. zvýšení stávající imisní zátěže, příp. 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.* Hodnocení není v pořádku, není podloženo věrohodnými daty, rozhodně tak problém neřeší, spíše vytváří nové problémy. Návrh A1 ZÚR zavléká dopravu do hustě obydlených částí Brna, v rámci hlukového zatížení byly hodnoceny pouze koridory do 400 m od komunikace. Změnou návrhu a alternativním v AZÚR neposouzeným trasováním dle Optimalizované varianty lze efektivně dosáhnout obdobného efektu dotčených oblastí, aniž by byly vytvářeny nové problémy v hustě obydlených oblastech. V této fázi územního plánování by měl být kladen důraz na zvažování různých variant trasování v rámci aktuálně platných koridorů územních rezerv. Dle dat hlavního podkladu existují varianty, které nepotřebují neúměrně drahá opatření ke splnění limitů a rozhodně ne v takovém rozsahu jako prosazovaný záměr DS40-B. V rámci SEA se nelze odvolávat na předpoklad realizace kompenzačního opatření. V daném stupni územního plánování má být posuzován koridor/varianta, který bude mít minimální vlivy. To se ovšem v A1 ZÚR nestalo, v rámci SEA nebyla vyhodnocena varianta Boskovickou brázdou, a místo toho jsou nadstandardní opatření pouze doporučována a je otázka, nakolik jsou závazná. Nejsou principiálně vymahatelná, tudíž se nelze za této situace ztotožnit

s pozitivním hodnocením průtahu Brna ani s jeho pozitivním hodnocením v SEA. Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK obsahuje závažné nedostatky, které je nutné odstranit.

B130. Nelze tvrdit, že jako podklad byla využita **data Celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2016** přepočtená koeficienty na rok 2019, jak je uvedeno na str. 73 v části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK. Lze to dokladovat na komunikaci Legionářská v Kuřimi, kde je dle dat územní studie bez odůvodnění snížena intenzita dopravy na polovinu oproti datům ŘSD a kde je pro danou komunikaci II/386 vydána časově omezená výjimka pro nedodržování hlukových limitů. Pokud by nebyla intenzita dopravy uměle snížena, byly by hlukové limity překročeny.

B74. Nelze tvrdit, že byl identifikován **významný dlouhodobý pozitivní vliv** u DS40-A, DS40-B či DS40-C v rozsahu až +2, jak je uvedeno na str. 159 v části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK.

B86. Nelze tvrdit, že jako více pozitivní jsou hodnoceny záměry DS17, DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42A, DS42-B, DS43, DS44, DS51, DS52, DS53, DS59, které **mají potenciál odvést dopravu z větších měst** či z většího počtu sídel, jak je uvedeno na str. 169 v části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK. Uvedené dopravní záměry nemají potenciál odvést dopravu z větších měst. V Brně je navrhován průtah, nikoliv obchvat.

B117. Nelze tvrdit, že v případě realizace záměrů navrhovaných v A1 ZÚR lze očekávat v naprosté většině případů **zlepšení současné situace**, jak je uvedeno na str. 141 v části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK. Z dat územní studie vyplývá, že řešení v oblastech Bystrc, Bosonohy a Kníničky bude zatíženo zvýšením intenzity dopravy a ve 14 městských částech Brna dojde při realizaci průtahu k překračování imisního limitu PM10.

B77, B82. V SEA je potřeba **zvážit různé varianty jednotlivých koridorů**, toto ovšem v SEA opět nebylo posouzeno, místo toho jsou slibována kompenzační opatření (odkaz na text v části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK, str. 160).

B101, B122. V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je na str. 191 uvedeno: *Hluková studie prokázala, že v těchto lokalitách je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě **realizace nadstandardních opatření**."* Není toto dostatečný důvod pro odmítnutí řešení, obzvláště při neposouzení alternativního trasování druhým možným koridorem územních rezerv? Tvrzení SEA (str. 171) o nepoškozujícím vlivu je podmíněno realizací nadstandardních opatření, která patrně nejsou legislativně vymahatelná, protože stavby mají být účelné nikoliv nadstandardní. Záměr průtahu Brna je i s nadstandardním opatřením více poškozující než neřešený obchvat Brna, který by nepotřeboval ani kompenzační opatření, natož pak nadstandardní.

B91. SEA (část A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK, str. 193) není zcela konkrétní, formulace uvažovat i s **nadstandardními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními** znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu je problematická, protože dopravní stavba má být finančně obhajitelná, takže se se standardem neslučuje. Za tohoto stavu je navržený záměr v A1 ZÚR buď nerealizovatelný nebo finančně neobhajitelný a v důsledku vlivů na obyvatelstvo závadný.

B90. SEA (část A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK, str. 171) **podhodnocuje obtěžování obyvatel samotnou výstavbou** záměrů – vzhledem k předpokládanému nadstandardnímu opatření v dané oblasti a jeho rozsahu je nutné počítat s mimořádně vysokou mírou zatížení za současného kolapsu dopravy v dané lokalitě, protože jedna z hlavních přístupových komunikací bude záměrem při jeho realizaci omezena.

B22. „Návrh kompenzačních opatření (v SEA) není realizací kompenzačních opatření, přesto se v dalších částech beze zbytku počítá s jejich realizací."

B.53 V části A – vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK je na str. 194 uvedeno*: V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě **zohlednit potřebu ploch pro snížení imisních příspěvků***

komunikace a zmírnění jejího pohledového působení (např. vegetační bariéry, zatunelování, překrytí a ozelenění apod.). Vzhledem k pohledovému působení je finančně neobhajitelná realizace tunelu či překrytí. Tunel či překrytí je zcela na místě v případě nutnosti snížení imisních příspěvků, zde se ovšem vychází z rozptylové, případně hlukové studie. Z tohoto pohledu jsou uvedené tvrzení zavádějící a A1 ZÚR nekonkrétní.

Vyhodnocení připomínek k SEA:

Podatel při formulaci připomínek k dokumentaci SEA k A1 ZÚR JMK vychází z domnělých chyb podkladu A1 ZÚR JMK, tj. z chyb zejména hlukové a rozptylové studie.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.
US JMK byla sice podkladem pro A1 ZUR JMK, avšak US JMK nebyla podkladem pro Vyhodnocení vlivů A1 ZUR JMK na životní prostředí (SEA). SEA hodnotilo předloženou A1 ZÚR JMK samostatně a bylo zpracováno dle platných zákonů a při respektování zásad Metodického pokynu MŽP.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou odborníci s příslušnou kvalifikací pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za správnost, celistvost a úplnost jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že *uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK* opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K údajným chybám ÚS JMK uvádíme, že chyby, které se v grafických a tabelárních výstupech hlukové studie objevily, nebyly ve výpočtech, nýbrž v následné aplikaci do tabulkových částí studie, proto nesnižují vypovídací schopnost studie či její relevantnost. Chyby byly opraveny ve formě errat. K posudkům zpracovaným [redacted] podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se

využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikal i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových intenzit zahrnuje uvedené koridory v „Námitce" – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K argumentaci podatele, že argumentace o 4 % podílu je zcestná, uvádíme, že trasa „43" není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit" přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi" kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43" jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75 % všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90 % všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora" v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod

- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1 % všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1 % z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5 %. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5 % z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

Podatelem jsou uváděny názory, které nijak neodůvodnil. Projektant dokumentace SEA má odborné oprávnění k posuzování.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Z rozsudku NSS č.j. 2 As 81/2016–157 vyplývá, že při projednávání (A)ZÚR nemůže být najisto postaveno, zda určitý záměr (teoreticky v budoucnu realizovaný) bude, nebo nebude mít negativní dopady, a z tohoto důvodu bude, nebo nebude omezovat rozvoj okolí.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u nějž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení, ve kterém rovněž věnována pozornost odlišnostem od Metodického doporučení MŽP.

Dodáváme, že dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

Pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10}.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[*a*]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[*a*]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10}, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé znečisťující látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje):

❖ Částice PM_{10}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.

- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10}.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

Ve druhém odstavci podatel zmiňuje Brno – Tuřany. K nepravdám uvádíme exaktní data z tabelární ročenek ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html).

Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany, která má reprezentativnost až 50 km, lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO_2 roční koncentrace	[µg/m³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Počty dní s překročenou hodnotou imisního limitu za roky 2010 – 2016 uvádí následující tabulka. Z ní je patrné, že posledních 8 let k překročení imisního limitu nedošlo.

Lokalita	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brno-Tuřany	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11

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.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr 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. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (*http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)* a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází

(*http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=*).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkují významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59 % emisí PM_{10}, 74,3 % emisí $PM_{2,5}$, 98,3% emisí BaP, 8,3% NOx)

V rámci územní studie byly prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu

Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním, resp. jihozápadním směru."

Domněnka, že výstavbou jakékoli nové komunikace dojde k přesunu stejných dopravních výkonů i stejných emisí z dopravy na novou trasu a současně nedojde k poklesu na původní trase (v centru města) je naprosto zavádějící, protože logicky nová trasa silniční komunikace umožní projektovat dopravní komunikaci tak, aby nedocházelo ke zbytečnému narušení plynulosti, a tedy i zbytečným emisím znečišťujících látek. Na původní trase pak logicky musí dojít k poklesu dopravních výkonů, a tedy i emisí. Současně nová trasa komunikace umožní realizovat v centru další netechnická opatření na snížení vlivů dopravy (rezidentní parkování, nízkoemisní zóny, selektivní zákazy vjezdu, preferenci cyklo a pěší dopravy aj.).

Obecně má plynulost silniční dopravy výrazně pozitivní vliv na emise poletavého prachu tím, že když auto jede plynule, jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva, a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování. Stejně tak plynule jedoucí auto nebrzdí a neakceleruje, což jsou další významné zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění, resp. otěrů pneumatik při akceleraci. Tyto nestandardní tedy „neplynulé stavy" mají významný vliv na množství emisí z dopravy v centrech měst oproti obchvatovým komunikacím, kde se tyto jevy v podstatě nevyskytují.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojede centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojede mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NOx poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM10 a PM2,5 s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE ([redacted] Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analyza_kvality_ovzdusi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací" (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM_{10} a $PM_{2,5}$, jako u pozaďových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozaďovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší. Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43" v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43" vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou" Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území (nejvyšších přípustných hodnot hluku) se 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."

Jak je již uvedeno výše k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. K nezahrnutí záměru VRT uvádíme, že VRT jsou v ZÚR JMK 2016 doposud vymezeny formou územní rezervy. Požadavek na doložení splnění hygienických limitů hluku směruje do navazujících řízení.

Připomínka cílí především na záměr komunikace „43" ve variantách a směřuje ke hlukové a rozptylové studii zpracované v rámci Územní studie (ÚS) JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel zdůrazňuje, že hluková a rozptylová studie nebyla jediným podkladem pro celkové posouzení variant „43". Jejich závěry nebyly pro výběr variant závazné (byly aplikovatelné výhradně jako doporučení k dalšímu řešení navržené koncepce). Optimalizovaná varianta komunikace „43" byla jako jedna z variant územních rezerv pro „43" prověřena a vyhodnocena v rámci ÚS JMK a nebyla zpracovatelem studie doporučena k dalšímu sledování.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) byla u vybrané varianty silnice I/43 identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel, ale také potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv. U záměru I/43 je nutné optimalizovat jeho trasu v rámci navrženého koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před plánovanou realizací I/43 bude nutné v územním řízení o umístění stavby prověřit akustickou a rozptylovou studií očekávané hlukové a imisní zatížení, a to hlavně v místech přiblížení se k zástavbě sídel. V případě výhledového překročení hlukových a imisních limitů v území je nutno zahrnout do dokumentace záměru I/43 taková opatření, která povedou k jejich eliminaci podle příslušných právních předpisů. SEA prokázala realizovatelnost záměru I/43 a uvedla doporučená opatření, sloužící jako vodítko pro pořizování územních plánů (stanovujících podrobnější podmínky pro využití území) a pro přípravu projektové dokumentace I/43.

K intenzitě dopravy na komunikaci Legionářská v Kuřimi uvádíme, že na oblast Kuřimi je potřeba nahlížet jako na celek, a ne na jednu vyjmutou část. Pro Kuřim jednoznačně platí vyšší účinnost = podstatné snížení tranzitní dopravy přes urbanizovaná území jako celek řešení Jižního obchvatu před Severním obchvatem. Dopravní modely tuto skutečnost jednoznačně deklarují.

Vlivy záměru komunikace „43" byly v dokumentaci SEA hodnoceny. V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnici: -2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.*: „Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o nějž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum" vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou" a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

K požadavku na *zvážení různých variant jednotlivých koridorů v SEA* uvádíme, že ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona. Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

V ÚS JMK byly všechny varianty vyhodnoceny jako realizovatelné.

Je logické, že s umístěním koridoru jsou ve výsledku spojené i určité emise znečišťujících látek spojené s výstavbou, ale i provozem budoucí komunikace. Takto je myšlen i pojem „potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv“. Překračování imisních limitů pro vnější ovzduší v důsledku určitého záměru je stav, který nesmí nastat a taky by byla „nepovolitelná“ z hlediska zákonných postupů podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. Autoři ÚS JMK i A1 ZÚR JMK tak definovali takové kritické body a u nich navrhli opatření pro splnění všech imisních limitů jako definovaných veřejnoprávních limitů.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

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.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci:

„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."

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že „[v]olba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu (zde AZÚR), v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky."

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhována opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Pořizovatel se ztotožňuje s názorem podatele, že realizace tunelu či překrytí komunikace by byla neobhajitelná, pokud by měla sloužit k pouhému zmírnění pohledového působení komunikace. Jestliže SEA vyžaduje zohlednit potřebu ploch pro pohledová a imisní kompenzační opatření, pak do tohoto zohlednění logicky vstupují i v závorce uvedené tunely/překrytí, navržené z jiných důvodů (terénních a akustických). Díky nim může být potřeba ploch ke snížení imisí a pohledového působení menší. Jedná se o komplexní pohled na kompenzační opatření, která jsou vzájemně provázaná. Pořizovatel nepovažuje podmínky SEA za nesrozumitelné ani za zavádějící.

II. Připomínky k Územní studii JMK

Pořizovatel nevypořádal řádně připomínky týkající se územní studie a jejího dopravního modelování, hlukové a rozptylové studie, *„které jsme řádně podali k návrhu Aktualizace ZÚR JMK… **Pořizovatel pouze požádal o vyjádření zpracovatele ÚS**, který je odpovědný za připomínkované vady. Tento postup není objektivním prověřením odborných pochybení hlavního podkladu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK."*

B126. *Zpracovatelé jako autoři chyb nemohou být objektivním arbitrem při prokazování odborných pochybení. Pořizovatel provedl vyhodnocení připomínek na základě názorů zpracovatelů. To je stejné, **jako by vrah rozhodoval o svojí vině**. Toto posouzení musí být provedeno nezávislým odborníkem, nebo lépe několika odborníky. Vypořádání připomínek ani připomínek expertních posouzení tedy nebylo provedeno objektivním způsobem a trvám na nápravě. Je nutné vyhodnotit všechny odborné připomínky na základě posudků nezávislých odborníků, nebo zcela odmítnout hlavní podklad A1 ZÚR.*

B63, B123. Územní studie JMK **nebyla zpracována v oblastech** vymezených dle požadavku definovaném v ZÚR a nemohla tedy splnit prioritní cíl posouzení, tedy prověřit varianty územní rezervy dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje. Do problematiky trasování „43" byly naopak vtaženy nesouvisející oblasti (Sokolnice, Újezd u Brna a další), což způsobilo zkreslení prověření variant územních rezerv D43 Troubsko – Kuřim – Lysice.

A15, B143. Územní studie je nepřezkoumatelná, závěry jsou nevěrohodné, **není uvedena metodika zpracování dat**, což jsou zásadní vady použitého podkladu. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Nedostatečná metodika, neobjektivní posuzování". Podatel uvádí, že *nejsou uvedena konkrétní kvantifikovatelná kritéria pro výběr a doporučení variant. V rámci dopravně urbanistického porovnání se vyhodnocuje úspora, ta je například*

dostatečně kvantifikovatelná. Pokud něco nemá transparentně stanovená hodnotící kritéria, nemůže to být z principu objektivní! Nebyla dodržena ani metodika MŽP k hodnocení části lidského zdraví, protože v kategorii A byly nahrazeny parametry a váhy za zcela smyšlené hodnoty pouze na základě úsudku zpracovatele tak, aby bylo možné zapracovat výsledky systémově nesprávně omezené simulace hluku. Při uvažování původní metodiky MŽP by byl záměr průtahu Brnem neobhajitelný.

A33. ***Nejsou doložena vstupní data*** *vstupující do dopravního modelování mimo data sčítání ŘSD 2016. Stejně tak metodika neuvádí konkrétní koeficienty pro navýšení celkové intenzity dopravy. Například lze poukázat na neznámé navýšení celkové intenzity dopravy modelu uvažujícího výchozí stav v roce 2020, tedy dokončení zkapacitnění VMO komunikace Žabovřeská*.

A2, A14, B12, B107, B144, B145, B146, B147. **Dopravní model** neodpovídá skutečnosti a značně se odchyluje od výchozích dat – sčítání ŘSD 2016. Na komunikaci Legionářská v Kuřimi je odchylka modelu nepřípustně podhodnocena místo cca 11 000 vozidel (10 030 dle sčítání ŘSD 2016) na pouze 5 000 vozidel denně. **Intenzity dopravního modelování jsou nevěrohodné** – „celková intenzita na Staré dálnici ve variantě S10 v roce 2035 uváděná studií jako 24 tisíc vozidel je zcela odlišná oproti studii D43 Bořitov – Staré město – D35, zhotovené ve stejném roce a autorem zapojeným do realizace územní studie, kde je při realizaci komunikace 43 v Hitlerově stopě s jižním obchvatem Kuřimi uváděno na Staré dálnici 34 tisíc vozidel v roce 2040. **Leták 7** „*Jak krajská studie*…“ napadá údajné umělé podhodnocování intenzity dopravy v ÚS na příkladu Kuřimi – v letáku je uvedeno, že studie v ul. Legionářská predikuje intenzitu dopravy pro rok 2035 sníženou o 60 %, což je v rozporu s údaji ŘSD a DHV. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Dopravní modelování“, „Dopravní modelování – rozdíl vstupních dat studie rok 2016 oproti ŘSD a BKom“, „Podivné vstupní intenzity dopravy dle studie v porovnání s daty Brněnských komunikací na úrovni ulic“, „Ukázka, jak model podhodnocuje dopravu – Stará dálnice“. Podatel uvádí, že *nikdo netvrdí, že je nutné, aby byl model v budoucnosti shodný se skutečným stavem. Pokud je ale rozdíl oproti nulovému stavu zatížen nejistotou, je nutné nejistotu posoudit i v letech budoucích. Toto nebylo v rámci dopravního modelování provedeno. Nejistota se stanovuje trochu jinými způsoby než pouhým odhadem, to je krajní případ. Pokud je uvedeno +- 10 % navíc, musí být toto číslo doložitelné, což se ve studii nestalo. Navíc musí být nejistota započítána do částí studie navazující na dopravní modelování, ale toto se nestalo. Porovnání modelu oproti nezávislým datům se říká validace a prokazuje se na ní přesnost modelu. Studie hodnotí také oblast Brna, kde jsou dominantní počty obyvatel kraje v rámci vyhodnocovaných oblastí. Pokud modelování v této oblasti není provedeno na základě přesného modelu, nelze pak považovat výsledky studie za věrohodné. Obzvláště pokud se v navazujících částech studie sčítají a vyhodnocují všechny změny (například u hluku, a ne překročení hygienických limitů, jak by bylo logické). Nadhodnocení dopravy na okruhu je ještě závažnější vzhledem k rozdílné metodice. Je nutné si uvědomit, že podstatná část výsledků navazujících částí studie je založena právě na dopravě na jednotlivých komunikacích, které krajský model dostatečně věrohodně nemodeluje. Model modeluje situaci na základě vstupních dat. Je zcela běžné, že se model validuje na jinou sadu dat, aby se posoudila jeho přesnost, viz certifikovaná metodika MD Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů – Minimální standardy návrhů modelů, 2017.*

B167. Dopravní modelování **nerespektuje dopravní model města Brna**. Odchylky, které vznikly pouze využitím upraveného modelu JMK jsou nezanedbatelné a mají vliv na hodnocení variant.

A31. Není provedena/zveřejněna **validace dopravního modelu**, což je v rozporu s certifikovanou metodou. Dopravní výchozí model (na základě celostátního sčítání dopravy r. 2016) používaný MD, resp. ŘSD, není zpracovaný „*v uličním detailu modelu použitého v územní studii.*“

A5, A27, A32, B60, B108, B119, B149. Územní studie neuvádí přesnost modelování, není vyhodnocena **nejistota dopravního modelování**, do vyhodnocení není započtena nejistota

dopravního modelování. Ve studii je uvedeno, že **chyba dopravního modelování je více než 10 %.** Toto není přijatelné vyčíslení nejistoty. Vyhodnocování variant pod úrovní nejistoty je věštění z křišťálové koule. Pro posouzení věrohodnosti dat je potřeba konkretizovat nejistotu, tedy **uvést horní mez**. Nehledě na to, že vlastní chybu je potřeba definovat pro vstupní data a následně také pro vlastní model. Bez uvedení těchto chyb jsou zveřejněná data studie nevěrohodná a bezcenná… varianty jsou posuzovány i s ohledem na úsporu jednotlivých variant, tzn. rozdíl celkové denní intenzity aktivní varianty oproti variantě nulové, obojí v roce 2035. Při zahrnutí nejistot zjistíme, že pro všechny varianty je úspora v klíčových oblastech zatížena relativní chybou více než 100 %. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Klíčová oblast dle studie – Svitavská radiála". Podatel uvádí, že reakce OÚPSŘ JMK *demonstruje absolutní nepochopení a neznalost zpracovatele, jak se pracuje s nejistotou. Trvám na vypořádání připomínky především vzhledem k mému tvrzení, že úspora varianty je i pro nejúčinnější varianty pod úrovní nejistoty dopravního modelování.* Závěry *zpracovatele je možné akceptovat pouze při uvedení plného posouzení nejistot včetně doložených výpočtů.* Podatel v přiloženém článku „Převratná studie z Brna…" (publikovaném na webu osel.cz) demonstruje na příkladu **rozřezávání prken** údajné chyby vzniklé při modelování dopravy. Varianty v Bystrcké stopě nepřináší úsporu, respektive účinnosti v rámci daných komunikací nad úrovní nejistoty dopravního modelu.

B103. Není pravda, že *pro všechny varianty byly zpracovány dopravní modely (modelové zatížení sítě vozidly) za použití dopravního modelu s intenzitami pro rok 2035.* ***Pro potřebu modelování nebyly použity žádná dopravní omezení*** *ani jiné odpory tak, aby nedošlo ke zvýhodnění některé z variant.* V nulovém stavu 2035 je na ul. Legionářská v Kuřimi v rámci ÚS špatně uvažováno pouhých 5600 vozidel denně místo cca 13 tisíc dle sčítání ŘSD a TP 225. Neúčinná, protlačená varianta S10 na této komunikaci sníží intenzitu na 5100 vozidel denně, což je hodnota o pouhých 9% nižší k nulovému stavu a srovnatelná s intenzitou v nulovém stavu 2020. V daném případě by tedy při uvažování správných hodnot intenzit nemohla být objektivně doporučena žádná ze zvýhodněných variant realizujících jižní obchvat Kuřimi.

B24, A53, B25, B70. Připomínka a **Leták 11** „*Jiná data občanům*…" dle podatele demonstruje „***systémové podhodnocení dopravy v Bystrci****. Alternativní studie shodných zpracovatelů* (studie *D43 Bořitov – Staré Město – Průtah Bystrcí*) *ze stejného roku jako ÚS… totiž pro účely ekonomického schvalování uvádí násobně vyšší intenzitu na průtahu Brnem. Tento značný rozdíl je jasným průkazem vážnosti situace, protože ani tato alternativní studie neuvažuje příspěvek dopravy z Baltsko-Adriatického koridoru TEN-T, kam je 43 zařazena*." V letáku je uvedeno, že občanům se předkládají jiná data než ministerstvu dopravy. „*Za daných podmínek se při uvažování přeshraničních vztahů a atraktivity zkrácené trasy pro dopravce stane 43 žádanou dálkovou trasou se všemi negativními vlivy těžké tranzitní dopravy v hustě obydlených oblastech při současném míchání tranzitní a aglomerační dopravy*." Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Nejasná intenzita Bystrcí v budoucnosti pra variantu S10." Podatel uvádí, že *jiný cíl obou studií* (ÚS JMK a technicko-ekonomická studie D43 Bořitov – Staré Město D35) *je zřejmý, nižší intenzita pro občany a vyšší pro ekonomické schvalování. Vliv napojení na D35 je jasný. Nicméně lze očekávat, že reálná situace bude ještě daleko horší, protože ani v jedné studii není zahrnuta transevropská doprava v síti TEN-T. Z rozdílů intenzit je zcela zřejmé, v jakých přesnostech a nejistotách se v rámci modelování pohybujeme.*

A10. Územní studie **podhodnocuje dopravu na většině místních komunikací**. „*Uvedené intenzity se liší od vstupních dat ŘSD, ale také BKOM. Na komunikaci Stará dálnice byla intenzita předpovídaná studií do roku 2035 (nulový stav) překonána dle BKOM ještě dva roky před vydáním Územní studie.*"

A18, B54, B139. Územní studie v rámci modelového zatížení řeší pouze aglomerační dopravu a **podhodnocuje vliv těžké transevropské tranzitní dopravy** na komunikacích zařazených do TEN-

T. Podhodnocení ovlivňuje výsledky dopravního modelování. Nelze souhlasit s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Tranzitní doprava v rámci TEN-T“. *Třeba studie D43 – Staré město – D35 Technicko-ekonomická studie včetně HDM-4, zpracovaná dle metodiky se započítáním přeshraničních vztahů a napojení 43 na D1 a D35 jasně vykazuje nárůst intenzity dopravy v Bystrci o třetinu oproti předložené ÚS. Nelze souhlasit, že nedojde k navýšení tranzitu, protože trasa Štětín až k hranicím ČR je ve směru na Legnicu core TEN-T, stejně tak Brno – Vídeň je core network. Z Legnice do Brna a dál na Vídeň je to přes současnou core Tent vzdálenost 462 km, při realizaci „43“ se tato trasa zkrátí o 140 km na 320 km. Tento fakt na sebe přitáhne nezanedbatelné množství transevropské těžké kamionové dopravy*.

B67, B114. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 94 uvedeno ke koncepčnímu scénáři D: *V případě oddálení polohy R43 do prostoru Boskovické brázdy je naopak evidentní, že její účinnost klesá o cca 50 %, tedy že na komunikaci **zůstává pouhý tranzit** a menší část zdrojové a cílové dopravy.* To je ovšem při uvážení zařazení 43 do TEN-T v naprostém pořádku, protože nelze mísit tranzitní a aglomerační dopravu. Dále je uvedeno: *Na většině území, mimo část brněnské aglomerace, vytváří potenciál pro jeho rozvoj.* Z uvedeného vyplývá, že záměr dle A1 ZÚR chce řešit aglomerační dopravu za peníze na tranzitní dopravu a nežádoucím důsledkem je obětování západního Brna. Ve vztahu k zařazení „43“ do TEN-T jsou výhodnější dálniční varianty vzhledem k příznivému omezení mísení tranzitní a aglomerační dopravy.

A37, A41. Územní studie obsahuje **nevysvětlitelné změny v celkových intenzitách**. V rámci dopravního modelování je potřeba vysvětlit úbytek intenzity na komunikaci v místě, kde není žádný sjezd. Je potřeba vysvětlit zdvojnásobení intenzity na komunikaci Hostislavova pro variantu S10 oproti nulovému stavu 2035, jestliže na komunikaci Vejrostova je v týchž variantách modelováno ustálení intenzity a mezi oběma úseky není napojena žádná jiná komunikace. Odvolatel nesouhlasí s vypořádáním pořizovatele a uvádí, že „*v případě shodných dopravních řešení v dané oblasti a shodných intenzit na hlavních tazích je změna na uvedené komunikace zásadním problémem. Na základě těchto intenzit je hodnocena varianta i z hlediska hlukové a rozptylové studie. V rámci Bystrce se bavíme o desetitisících obyvatel. Rozdíl mezi variantami v hodnocení hlukové studie je v první polovině nejlépe hodnocených variant daleko méně než 10 tisíc obyvatel*.“

A6, A39, A40, A42, A45. Územní studie „*používá nereálnou dopravní síť. Ve studii jsou v rámci jednotlivých variant simulována určitá dopravní řešení. Skutečně **navržená dopravní řešení ovšem v klíčových oblastech neodpovídají simulované dopravní síti**. Dle návrhu jsou do sítě zařazeny sjezdy a nájezdy v místech, kde při realizaci dané varianty nebudou či naopak*.“ Připomínka se vztahuje k dopravnímu řešení varianty S10 a k „*evidentnímu rozporu navrhované a modelované varianty například v oblasti Brno-Bystrc*.“ Toto je možné demonstrovat na variantě S10, kdy je uvažována komunikace Páteřní, není uvažován sjezd ze „43“ a napojení na ul. Vejrostovu má nereálné trasování. Ve variantách D3 a D5 je stejné dopravní řešení jednou modelováno se sjezdem na Bystrc a jednou bez něj. Je potřeba vysvětlit nesoulad mezi návrhem varianty a provedeným dopravním modelováním pro variantu S3.

A13. Územní studie obsahuje vady, **grafická data nejsou v souladu s textem**. *V rámci mapových podkladů hlukové studie jsou vyznačeny komunikace aktivní varianty. Pro variantu S10 mapový podklad hluková studie kraj ale plánovaná silnice I. třídy zahýbá ze stopy Staré dálnice na ulici Kubíčkova a dále pokračuje po ul. Páteřní. Komunikace Páteřní není komunikací I. třídy*!

A11, A56, B33, B.41, B112. „*V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná **kritéria, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené**. Je evidentní rozpor ve vyhodnocení, kdy varianta S4 nebyla doporučena, zatímco S1 ano. Varianta S4 ovšem překonává variantu S1 ve 4 z 5 posuzovaných oblastí (rozptyl nárůst, rozptyl pokles, hluk nárůst, hluk pokles). Obdobný rozpor lze nalézt i pro nejšetrnější variantu D6, která nebyla*

doporučena.“ **Leták 5** „Jak Jihomoravský kraj…“ napadá výběr „nejhorší“ varianty S.10. V letáku jsou uvedeny rozporuplné informace: podatel pomocí grafů demonstruje, že varianta **S.10 nebyla doporučena** hlukovou a rozptylovou studií a současně klade otázku, proč hluková a rozptylová studie tuto variantu doporučuje? Podatel připomíná, že varianta S.10 není do A1 ZÚR doporučena na základě objektivního vyhodnocení, protože v oblasti hluku a emisí patří v podstatě k nejhůře hodnoceným variantám a je **jednou z nejvíce poškozujících**. „*Nárůst či pokles zatížení není relevantním ukazatelem…, legislativně správným ukazatelem je počet obyvatel s překročením hygienického limitu např. pro hluk při realizaci dané varianty*.“ Hlavní podklad A1 ZÚR – ÚS obsahuje nevěrohodná a zavádějící tvrzení.

B58, B110. V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 143 uvedeno: *Územní studie přinesla doporučení tří variant (*43*), které v inkriminovaném úseku mají totožnou stopu (liší se pouze kategorizací a množstvím MÚK).* Uvedené tvrzení je vadné, **shodné trasování totiž nedává možnost posouzení vhodných alternativních variant s odlišným trasováním Boskovickou brázdou**. Výchozí podklad (ÚS) byl *doslova zneužit jako nástroj rozhodování o variantách... Zastupitelům kraje byl tak bez upozornění a bez odkazu na úkon výběru variant dle ustanovení stavebního zákona předložen k hlasování dokument, kterým bylo rozhodnuto o odmítnutí jedné ze dvou variant územních rezerv v platných ZÚR JMK, což je úkon, který jednoznačně nepřísluší ani územní studii ani Zprávě o uplatňování ZÚR. Rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27.2.2020 je chybné, protože zastupitelstvo nedostalo možnost hlasovat o jiné variantě než trasované Bystrcí*.

B142. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem **„Přístup silnice-dálnice (S10-D6)**“ a uvádí, že *body startu jsou pro obě varianty geograficky stejné a leží na průsečíku dvou variant. Také uvedené porovnání dojezdové doby obou variant, kdy rozdíl je v řádu nízkých jednotek a není relevantní, je přesně ten důvod, proč nelze usuzovat na nižší účinnost varianty boskovickou brázdou. Jak je známo, obchvaty jsou delší než průtahy, ale pokud je navíc dojezdová doba kratší nebo srovnatelná, je obchvatové řešení vysoce přínosné. Spekulace o týdenní dojížďce není relevantním tvrzením, protože cílem obchvatu má být ochrana obyvatel před tranzitující dopravou. Argumentace Transevropskou dopravní sítí pro aglomerační dopravu není správná*.

A12, B17, B104, B115, B116, B.140. V návrhu není zahrnut koridor Boskovickou brázdou a Optimalizovaná varianta. Optimalizovaná varianta nebyla hodnocena v rámci ÚS JMK, viz **vyjádření náměstka** hejtmana č.j. JMK 115454/2018, kde je uvedeno, že podkladová studie optimalizace trasy R43 nelze do územní studie použít pro údajný rozpor s normou. **Optimalizovaná trasa tedy nebyla prokazatelně v ÚS posouzena** a byla z procesu ZÚR protiprávně vyloučena bez veřejného projednání pouze na základě chybných závěrů ÚS. Varianta D6 není Optimalizovanou variantou, ve studii není obsažena ani silniční verze varianty bez poškozujících částí průtahu Brnem, jižního obchvatu Kuřimi či pokračování v Hitlerově stopě severně od Kuřimi. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Varianty uspořádání dálniční a silniční sítě“ a uvádí, že tvrzení o rozporu s normou (ČSN 73 6101) *je špatně – posudek autorizovaného inženýra* [redacted] *z r. 2019 a další revizní posudek* [redacted] *z r. 2019 shodně dokládají, že optimalizovaná varianta je v souladu s ČSN 73 6101 i závaznou ČSN 73 6102. Posun zásadní křižovatky u Čebína o 2200 m není drobnou úpravou. Navíc bylo realizováno řešení, u kterého bylo již v době zpracování ÚS jasné, že je nesouladné s obchvatem Čebína. Z reakce OÚPSŘ nevyplývá, že by Ministerstvo dopravy tvrdilo, že Optimalizovaná varianta je v rozporu s ČSN. Ve vyjádření Ministerstva vnitra navíc není konkrétní odkaz na normu a celé sdělení je vysoce nekonkrétní*.

B15, B3, B43. „*V Odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 183 uvedeno: „Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě.“ V uvedené studii ovšem nebyla*

*posouzena silniční varianta trasovaná čistě v **Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi** jako silniční ekvivalent Optimalizace dle Ing. Kalčíka. Tím pádem nebyly územní rezervy prověřeny dostatečně. Na str. 92 je uvedeno ke koncepčnímu scénáři D [redacted] že… koncepční scénář vytváří určité předpoklady pro rozvoj území, avšak přináší **určité lokální problémy**, především v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno ve vztahu k poloze D43. Dokumenty jsem prošel a žádné lokální problémy v dané oblasti pro tento scénář jsem nenašel*." Jako připomínku (B43) k chybnému prověření a výběru variant podatel přiložil obsáhlý text článku z webu osel.cz „Odborně neodborná studie, aneb zase ta D43." Podatel v článku napadá tytéž údajné vady územní studie, připomínkované v dalších samostatných bodech podání.

B39. „*V případě, kdy jsou k dispozici dva systémy územních rezerv, přičemž jeden z nich se striktně vyhýbá obydleným oblastem a druhý je realizován jako průtah vedený hustě obydlenými oblastmi, nelze hovořit o prioritě* (uvedené v bodě 12 PÚR ČR) *sledující zlepšování kvality životního prostředí o ochraně lidí, protože do A1 ZÚR JMK je navržena varianta, která tuto prioritu nesleduje."*

B9. Podatel **zpochybňuje porovnání variant** na str. 106 odůvodnění A1 ZÚR JMK, kde je popsáno, že výsledky hlukové a rozptylové studie jsou vztaženy k počtu obyvatel dotčeného území a jsou sumarizovány počty lidí, u kterých dojde k nárůstu či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku a nárůstu či poklesu imisní zátěže. Podatel připomíná, že v rámci hlukové studie byly posuzovány pouze „nedostatečné koridory 400 m od komunikace" a opírá se přitom o **závěry Akustického posudku** č. P46-19 zpracovaného Ing. Šnajdrem.

B10. Podatel napadá odůvodnění A1 ZÚR JMK na str. 109, kde je uvedeno, že „…*rozdíly mezi variantami jsou však ve vztahu k absolutním hodnotám účinků* (na ŽP a lidské zdraví) *natolik nízké, že samy o sobě nemohou zakládat důvod k preferenci konkrétní varianty na úkor jiné*." Podatel se ptá, jak je možné, že v dalších částech podkladového materiálu byly samostatně hodnoceny a **vyřazovány varianty jen podle hluku a rozptylu**, pokud jsou podle hodnocení hluku a rozptylu dle studie vlivu na lidské zdraví na stejné úrovni?

B85. A1 ZÚR JMK není v souladu s podkladovým materiálem (studie lidské zdraví tab.2 a tab.5) a nesplňuje požadavek 7 na zajištění **splnění zákonných limitů ochrany zdraví**, uvedený v odůvodnění A1 ZÚR na str. 8.

B154. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Špatné vyhodnocení variant rozptyl + hluk" a trvá na tom, že vyhodnocení *není provedeno správně a je minimálně neověřitelné. Zcela se vymyká obvyklému zpracování dat a není založeno na žádné objektivně doložitelné hodnotě. Navíc rozdělení do kategorií doporučené/možné/nejméně efektivní proběhlo bez jednoznačně kvantifikovatelného kritéria! Není možné přiřadit varianty do konkrétní skupiny na základě pocitu či sympatií… Je nezbytné především vysvětlit, **proč nebyla zachována skupina Možné**. Obzvláště když v jiných hodnocených oblastech se skupina Možné vyskytuje, viz hodnocení dopravně-urbanistické.*

A58, B131. Do vyhodnocení studie byly vtaženy **oblasti zcela mimo „43"**. V rámci hlukové studie pak byly vyhodnocovány celkové počty lidí, u kterých dojde ke snížení hlukové zátěže. Tohle začne být problémem v okamžiku, kdy se varianty mimo oblast „43" značně liší v navržených dopravních řešeních a počet potenciálně ovlivněných obyvatel je několikanásobně větší než rozdíly mezi jednotlivými variantami. **Leták 9** „Rovný přístup…" demonstruje názor podatele, že „*krajem protlačovaná varianta S10 byla vylepšena několika obchvaty obcí*." Podatel konstatuje, že „*dopravní řešení jsou oprávněná, ale varianty jsou díky těmto odlišnostem neporovnatelné*."

B57, B87. Do hodnocení oblastí pro trasování komunikace „43" **byly zataženy nesouvisející oblasti** s dominantními vlivy mimo primární oblast zájmu, což znemožňuje objektivní posouzení variant. Do vyhodnocení variant trasování komunikace „43" tak byly zataženy obce, u kterých dokonce byly některé varianty **zvýhodněny navrženým odlišným dopravním řešením a obchvaty**. Jako

obce, které byly do vyhodnocení zataženy, lze jmenovat: Babice u Rosic, Blažovice, Blučina, Bratčice, Dolní Kounice, Hajany, Hlína, Holasice, Holubice, Hostěrádky-Rešov, Hrušky, Hrušovany u Brna, Ivančice, Jiříkovice, Kobylnice, Kovalovice, Kratochvilka, Křenovice, Medlov, Mělčany, Měnín, Milonice, Modřice, Moravany, Moravské Bránice, Nebovidy, Němčičky, Neslovice, Omice, Opatovice, Ořechov, Oslavany, Ostopovice, Otmarov, Podolí, Ponětovice, Popovice, Pozořice, Prace, Pravlov, Prštice, Radostice, Rajhrad, Rajhradice, Rebešovice, Rosice, Rousínov, Říčany, Sivice, Slavkov u Brna, Sobotovice, Sokolnice, Střelice, Syrovice, Šaratice, Šlapanice, Telnice, Tetčice, Tvarožná, Újezd u Brna, Vážany nad Litavou, Velatice, Velešovice, Viničné Šumice, Vojkovice, Zakřany, Zastávka, Zbýšov, Žatčany, Želešice, Židlochovice. Toto pochybení je o to horší, že pro nemálo z uvedených obcí je v A1 ZÚR také požadováno zpracování další Územní studie Jihovýchod, ale i faktu, že dle závěrů hlavního podkladu **tyto oblasti fungují víceméně nezávisle na sobě**. Tento zásadní problém hlavního podkladu, ale především A1 ZÚR JMK je nutné napravit."

B59. Oblast pro Územní studii **Jihovýchod se do značné míry překrývá** se studií zpracovanou k trasování „43." Studie Jihovýchod se jeví jako nadbytečná.

A8, B141, B155. Posouzení variant není provedeno pouze v dotčené oblasti. Oblast severozápadu Brna je studií označena za nezávislou na ostatních segmentech. Přesto jsou **při posuzování trasování v oblasti severozápadu Brna započítávány příspěvky z ostatních segmentů**. Toto by nevadilo, pokud by všechny varianty byly mimo SZ Brna shodné, ale v opačném případě je tímto vnášen do vyhodnocení nezanedbatelný vliv ostatních segmentů. Jako příklad lze poukázat na varianty D2 a D4, které se liší převážně JZ tangentou a v SZ oblasti jsou zcela totožné. Tyto varianty jsou z hlediska poklesu rozptylu hodnoceny studií jako nejlepší (D2) a nejhorší (D4) ze všech variant. Tím je prokázáno, že šumy z okolních segmentů znemožňují posouzení vlivu trasování v dotčené SZ oblasti Brna. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Zajímavý závěr studie", „D2 vs D4 rozdíly v trasování…", „Pro SZ shodné varianty – šumy okolí." Uvádí, že pokud je v různých variantách řešeno různé řešení mimo primární posuzovanou oblast, nelze dílčí části posuzovat jako celek, protože jejich vliv může být maskován za rozdíl neshod dopravních řešení a jejich vlivu mimo cílové území. *Pokud je k cca 70 obcím na trase připočten vliv dalších 70 obcí mimo primárně posuzovanou oblast, je to problém, obzvláště když jednotlivé varianty jsou mimo primární oblast různé z hlediska navrhovaného dopravního řešení. Je zřejmé, že varianty, které obsahují obchvaty obcí, budou v daných nesouvisejících oblastech výhodnější/šetrnější než varianty, které daná řešení neobsahují. Toto je podstat připomínky a jasný důkaz neporovnatelnosti porovnávaných variant*.

B34. V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 124 uvedeno, že „*nově bylo tedy zpracováno dopravní modelování pro oblast II (D1-východ) a III (Slatina/Šlapanice) – varianty řešení byly vkládány do shodného podkladu okolní invariantní sítě. V dosavadní ÚS JMK byly jednotlivé varianty řešení spojeny s dalšími variantními prvky, a proto nemohly být výsledky z dopravního modelování původních variant ÚS JMK využity*." Právě z tohoto důvodu měla být posouzena D6 jako možná alternativní varianta. **V rámci ÚS byly vyhodnocovány neporovnatelné varianty spojené s dalšími variantními prvky**. Autoři si jsou tohoto problému zjevně vědomi, nicméně přesto provedli vyhodnocení variant.

B125. V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 118 uvedeno, že *navržené varianty mají značný vliv na chování dopravy na radiálách, a tím na **VMO*** **Brna**. *Ten je klíčem k řešení dopravy uvnitř něj – tedy v centrální oblasti města Brna.* S uvedeným tvrzením nelze souhlasit, protože dle ÚS je varianta D6 v centrální části Brna dokonce účinnější než varianty s Bystrckou stopou. Jediným rozdílem je VMO, kde je ovšem odchylka také pod úrovní nejistoty dopravního modelu.

B4. V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 99 uvedeno, že **varianty byly zpracovány ve shodné podrobnosti**, aby je bylo možné vzájemně porovnat. To ovšem není plně pravda, protože varianty se mimo dotčenou oblast 43 v rámci podkladu významně dopravně liší. Zatažení šumů

z nesouvisejících oblastí, respektive odlišné dopravní řešení (např. obchvaty Újezdu u Brna, Sokolnice…) ukazuje na systémový problém hodnocení variant a nesprávné závěry hlavního podkladu.

A19, A35, B165. Územní studie „*neuvažuje stejné, nyní **existující místní komunikace** a **účelově je přidává do průtahových variant**, jako jsou D3 a S10. Chybu lze demonstrovat na komunikaci Páteřní, kde pro varianty S10 a D3 je uvažována, ale pro nulový stav a variantu D6 uvažována není*.“ Územní studie „***účelově mění pro některé varianty dopravní řešení***. *Uvažovaná komunikace Páteřní pro variantu S10 je „špatně napojena na komunikaci Vejrostova o 350 m jinde. Současné řešení napojení Páteřní je realizováno přes komunikaci Kubíčkova. Dopravní řešení dle modelu varianta S10 není uvedeno ani v textové části ani v návrhu průchodu silnice Bystrcí. V návrhu varianty S10 neexistuje žádná nová ulice Páteřní,*“ jak uvádí ve vypořádání pořizovatel. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Co vlastně bylo simulováno jako S10 v Bystrci?“ Uvádí, že *doprava na bypassu po ulici Páteřní byla simulována neoprávněně. Simulované řešení neodpovídá návrhu varianty v hlukové ani rozptylové studii.*

B19. Z hlediska nehodovosti nejsou silniční varianty komunikace 43 příznivější než varianty dálniční.

A20. Územní studie neposuzuje **finanční náročnost variant** ani formou hrubého odhadu. Ekonomický aspekt je důležitý z hlediska realizovatelnosti.

B150. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Objektivně hodnotitelná data studie ignoruje, hodnocení střetů s technickou infrastrukturou“ a uvádí, že *pokud se má posoudit výhodnost jednotlivých variant a jejich finanční realizovatelnost, je toto hodnocení dosti zásadním. Nad rámec lze uvést, že například při průchodu mezi Drásovem a Malhostovicemi má být dle nekonkrétního tvrzení A1 ZÚR realizován tunel. To, že stejnou oblastí vede primární vodovod pro Brno, který by daný záměr ještě více neúměrně prodražil, je zcela zásadní. A to i vzhledem k faktu, že v podkladech tento střet není patrně zahrnut a ani to nelze ze zveřejněných dat prověřit*.

A24, A49, B27, B29, B38. Posouzení variant není z hlediska dopravně-urbanistického objektivní, což je zásadní vada studie. **Slovní dopravně-urbanistické hodnocení ve studii nemá stanovené hodnotící parametry**. U zvolených variant tak není věrohodně a kvantifikovaně doloženo, proč jsou nejlepší. Pokud něco nemá stanovené hodnotící parametry, nemůže to být objektivní, a tím pádem nemůže být na stejné úrovni jako kvantitativní hodnocení ostatních částí. **Leták 6** „Data krajské studie…“ napadá absenci stanovených hodnotících parametrů pro dopravně-urbanistické hodnocení variant na příkladu průtahu Brnem ve variantě S10 a D6. Podatel zpochybňuje závěr studie o nižší dopravní účinnosti varianty D6 na vnitřní Brno a připomíná, že „*bude levnější a nebude škodit v Bystrci, Kníničkách, Bosonohách a Žebětíně.*“

<u>Vyhodnocení připomínek k Územní studii JMK</u>

K připomínkám B126, A18, B54, B139, B67, B114, B58, B110, B9:

– viz vyhodnocení připomínek v kapitole I., III, IV.

K připomínkám B63, B123:

ÚS JMK vycházela z rámcového vymezení v ZÚR JMK 2016 a ze zadání k ÚS JMK. Obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi.

K připomínkám A15, B143:

Pro pořizování strategických dokumentů či územně plánovacích podkladů, tj. i územních studií, neobsahuje legislativa (stavební zákon, zákon o ochraně veřejného zdraví ani jejich prováděcí právní předpisy) požadavky na metodický postup vyhodnocení vlivu koncepce na obyvatelstvo a lidské zdraví ve smyslu bodu 6 přílohy ke stavebnímu zákonu a současně není upraven ani metodický postup pro posouzení a vyhodnocení hlukových parametrů a ovzduší. Odborné posouzení věci a volba konkrétního řešení je na osobách disponujících odpovídající autorizací, vzděláním a erudicí. Projektant tedy zvolil způsob zpracování, který byl konzultován jak s pořizovatelem, tak s KHS. Metodika zpracování se tedy upravovala v průběhu pořizování dle postupného zjišťování a řešení problémů v území. ÚS JMK nemá srovnání s jakoukoliv jinou studií v celé ČR. Způsob zpracování se v čase vyvíjel a zvolená metodika byla průběžně konzultována s MŽP a KHS. Metodika zpracování je popsaná v ÚS JMK.

K připomínce A33, A10:

Metodika výpočtu a výhledové koeficienty jsou popsány v textové části – zprávě u vlastního modelování dopravy. Z hlediska uvedené stavby VMO Žabovřeská je tato stavba uvažována jako zrealizovaná v modelu 2020+, neboť příprava a realizace stavby je v takovém stavu, kdy lze predikovat dokončení do r. 2023. Tedy v době účinnosti modelových stavů.

K připomínkám A2, A14, B12, B107, B144, B145, B146, B147, B167, B103:

K dopravnímu modelování viz vyhodnocení připomínek v bloku I. Připomínky k SEA. Reakce na leták 7 podrobněji viz Příloha vyhodnocení. Dopravnímu modelování se věnuje i reakce na leták 11 podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K připomínce A31:

Validace/kontrola, resp. kalibrace modelu je realizována průběžně, a to na základě skutečných sčítání dopravního proudu. Veškeré modelové stavy byly zpracovány na základě posledního celostátního sčítání dopravy v r. 2016 pro MD/ŘSD. Tento dopravní model je aktuálně používaný všemi dotčenými orgány a organizacemi pro potřeby přípravy dopravní infrastruktury (např. MD ČR, ŘSD ČR …)

K připomínkám A5, A27, A32, B60, B108, B119, B149:

Podatelem popsaná úvaha jde zcela proti logice a principům dopravního modelování. Základem modelování individuální dopravy je stanovení co nejvíce skutečnosti odpovídajících mezioblastních vztahů. Těmito vstupními mezioblastními vztahy se pak zatěžuje ověřená komunikační síť v modelu. Následně se vypočtené hodnoty zatížení úseků postupnými iteracemi uvádějí do souladu se skutečným zatížením úseků. Neprovádí se manuální zásahy do vypočtených hodnot u jednotlivých úseků.

V případě, že model i po provedení odpovídajícího počtu iterací (zde se jednalo o 10 iteračních kroků) vykazuje významnější odchylku od kalibračního vstupu – což mimochodem není příklad Svitavské radiály, viz dále – mohou být důvody následující:

- model nepostihuje přesně určité lokální mezioblastní vztahy. Typickým příkladem může být nějaká nestandardní, avšak obyvateli využívaná „zkratka“, nebo se může jednat o nějaký nepostižený / nepostihnutelný cíl lokální dopravy, případně vliv nezahrnutých dopravních opatření apod.
- model (zcela logicky) reprezentuje pouze vybranou síť komunikací, v reálné situaci ovšem část dopravy probíhá i po ulicích, v modelu neobsažených. Významnou roli mohou hrát i detaily komunikační sítě modelem nepostižitelné, jako je např. řešení jednotlivých mimoúrovňových křižovatek;
- nelze zanedbávat ani potenciální odchylku podkladového sčítání proti reálnému stavu – data ze sčítaní dopravy jsou často generalizovaná (jedna hodnota pro víc mezikřižovatkových

úseků, v realitě se ovšem doprava mezi nimi mění), v případě Celostátního sčítání dopravy jsou průměrovaná z několika krátkodobých měření, atd. Model, postihující chování individuální dopravy na základě mezioblastních vztahů, pak může reálnou situaci reprezentovat i lépe než sčítání (zvláště tam, kde je ve sčítání uvedena jen jedna hodnota pro dlouhý úsek).

Jednotícím prvkem všech výše uvedených příčin je skutečnost, že se jedná o „funkční" vazby, které ovlivňují dopravní model vždy shodně, bez ohledu na to, zda je do něj vložena určitá komunikace v té či oné variantě. Myšlenkový postup, prezentovaný podatelem by znamenal, že model generuje intenzity dopravy náhodně a pouze je přibližuje do úrovně 10 % oproti sčítaným hodnotám. Pak by skutečně byla odchylka modelu od sčítání rozložena rovnoměrně (resp. náhodně) „na obě strany". **Tak tomu ale v žádném případě není.**

Případné rozdíly mezi modelem a sčítáním (resp. kalibračním stavem, viz níže) vždy odrážejí nějaký působící faktor, jak je výše vyjmenováno, a tento faktor působí shodně ve všech variantách výpočtu. Pokud bychom si vypomohli obdobnou myšlenkovou konstrukcí – s důrazným upozornění, že se jedná o silné zjednodušení – tak:

- máme-li komunikaci, na níž byla vypočtena intenzita dopravy 3000 vozidel za den, nicméně v kalibračním stavu (nejedná se přímo o sčítání, viz níže) je zde 3300 vozidel. „Skutečná" (resp. kalibrační) hodnota je tedy o 10 % nad úrovní modelového výpočtu.

- následně jsou modelovány varianty. Ve variantě A bylo vypočteno 4000 vozidel za den. „Skutečná" hodnota tedy dle provedené kalibrace může být o něco vyšší. Pokud bychom uvažovali zvýšení o 10 % (jedná se o zjednodušení, ve skutečnosti je určení odchylky složitější), tak by zde mohlo být až 4400 vozidel.

- ve variantě B bylo vypočteno 5000 vozidel a stejným postupem se můžeme dostat k hodnotě 5500 vozidel.

- rozdíl modelovaných hodnot činí 1000 vozidel, při započtení nejistot může činit 1100 vozidel.

Rozdíl mezi modelovým a kalibračním stavem je zde dán nějakým konkrétním vlivem, který působí na nárůst intenzity dopravy oproti modelovému předpokladu. V žádném případě nemůže nastat situace, v níž by tento vliv působil v jedné variantě na nárůst hodnot a v jiné variantě na jejich pokles, to je z principu nesmyslné tvrzení. **Vliv faktoru, způsobujícího odchylku modelované hodnoty od kalibračního stavu, je vždy ve všech variantách shodný, resp. působí stejným směrem**.

Vysvětlení údaje o „10 % odchylce" modelovaných a skutečných hodnot

Jak bylo uvedeno, vypočtené hodnoty zatížení úseků se postupnými iteracemi uvádějí do souladu se „skutečným" zatížením úseků dle kalibračního stavu, viz níže, kalibrace se provedla na požadovanou shodu 10 %. U naprosté většiny úseků bylo této shody dosaženo, v některých případech však nikoliv, z důvodů uvedených výše. V daném případě bylo provedeno 10 iterací. Obecně platí, že není vhodné provádět iterace do nekonečna, neboť tak může dojít k velmi násilné deformaci vstupních mezioblastních vztahů.

Z následné analýzy pak vyplynulo (a ostatně jde i o obecně známý fakt), že model vykazuje vyšší procentuální shodu s kalibračním stavem na komunikacích s vyšší intenzitou dopravy. Naopak větší procentuálně vyjádřenou odchylku lze zaznamenat na komunikacích nižších tříd s malou intenzitou. To je dáno prostou skutečností, že výše popsané faktory, které přesnost modelu ovlivňují, jsou pouze částečně spojeny relativní vazbou s konkrétní komunikací, částečně jde o vlivy ve smyslu absolutní změny (dané např. nezahrnutým cílem dopravy). Jinými slovy – opět s velmi výrazným zjednodušením – lze říci, že činí-li odchylka 300 vozidel, jedná se o 10 % u komunikace s intenzitou 3000 voz/den, avšak 1 % u silnice s intenzitou 30 tis. voz./den.

V konkrétním případě Svitavské radiály platí následující hodnoty intenzity dopravy (RPDI – ročního průměru denních intenzit):

- Celostátní sčítání dopravy 2016: 37 328 vozidel za 24 hodin
- Model 2016: 37 700 vozidel za 24 hodin
- rozdíl: 372 voz/den, tzn. 0,997 % sčítané hodnoty

Na konkrétním úseku Svitavské radiály tedy činí relativní odchylka modelu od sčítání méně než 1 %, což je mimochodem výrazně méně, než je uváděná přesnost odvozených hodnot RPDI vlastního celostátního sčítání. Připomínka je tedy zcela irelevantní i z tohoto hlediska.

K připomínkám B24, A53, B25, B70:

reakce na leták 11 - podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K připomínkám A37, A41:

Vyhodnocení se nemění. Chování dopravního proudu – tedy změny uvedených modelových stavů lze vysvětlit změnou dopravního napojení dotčeného území jak na novou trasu „43“ tak na město Brno. Nelze z modelu vytrhávat jednu část komunikace či území, ale změny je nutno vztahovat k širšímu území. Předpokládané intenzity v uvedeném případě nemají navíc zásadní vliv celkovou dopravní situaci na území Jihomoravského kraje a Města Brna.

K připomínkám A6, A39, A40, A42, A45:

Navržené dopravní řešení v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK plně odpovídá zpracovaným dopravním modelům v Územní studii JMK, a to v toleranci navržených měřítek.

K připomínce A13:

Model varianty S10 plně odpovídá dopravnímu schématu varianty v Územní studii JMK. Zde existuje tzv. „nová ulice Páteřní“ s přímým napojením do ulice Odbojářské. Stará část ulice Páteřní je napojena z ulice Kubíčkovy a tvoří „slepou kapsu“ s jedním vjezdem a výjezdem. Komunikace tohoto typu jsou mimo rozlišovací schopnost vyjádření intenzit v síti JMK, byť se některé ve vlastním modelu vyskytují.

K připomínkám A11, A56, B33, B.41, B112:

reakce na leták 5 - podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K připomínce B142:

vyhodnocení OÚPSŘ uváděné v připomínce se nemění.

K připomínkám A12, B17, B104, B115, B116, B140, B15, B3, B43:

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Úkolem ÚS JMK bylo v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť, vnitroměstský komunikační systém města Brna a ostatní významné záměry veřejné dopravní infrastruktury (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také vzájemně porovnat hodnocené varianty (a jejich kombinace) zpracované v podrobnějším měřítku, než mají ZÚR. Na základě dostupných údajů o území a analýzy stávajícího stavu navrhla studie 15 ucelených variant, které podrobila dopravnímu modelování a porovnala je z hlediska dopravně-urbanistického, životního prostředí a vlivu na zdraví obyvatel. Poté stanovila tzv. „nulové stavy“ 00-2020 a 00-2035 (jedná se o stávající a rozestavěnou/povolenou síť komunikací s intenzitou dopravy v r. 2020 a předpokládanou intenzitou v r. 2035), které se staly základem dalšího porovnávání navržených variant. Výsledky porovnávání vedly zpracovatele studie k závěru, že žádná z 15 variant není ideální, proto zpracoval

tzv. „poučenou“ variantu S.10 vycházející z nejlépe hodnocených variant D.3 a S.1. Studie konstatovala, že varianty D.3, S.1 a S.10 jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější, přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a doporučila je prověřit v aktualizaci ZÚR JMK. Studie byla pořízena v souladu s § 30 stavebního zákona, přičemž dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost byly nad zákonný rámec průběžně seznamovány s výstupy studie a s možností se k nim vyjadřovat. Výsledky územní studie se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem podle § 36–41 stavebního zákona.

Optimalizovaná varianta včetně severního obchvatu Kuřimi byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

K překračování imisních limitů viz vyhodnocení připomínek v bloku I. Připomínky k SEA.

K připomínce B39:

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta se *striktně vyhýbá obydleným oblastem*. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici tak, aby se vyhýbala obydleným oblastem. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

K připomínkám B10:

Varianty nebyly vyřazovány. Byly hodnoceny jako možné a doporučené.

K připomínkám B85:

Věta je vytržena z kontextu. Na str. 8 Odůvodnění je pod bodem 7 uveden požadavek ***výsledné řešení směřovat k*** *zajištění splnění zákonných limitů ochrany zdraví.*

Co se týče souladu A1 ZÚR JMK s podkladovým materiálem tak US JMK byla sice podkladem pro A1 ZUR JMK, avšak US JMK nebyla podkladem pro Vyhodnocení vlivů A1 ZUR JMK na životní prostředí (SEA). SEA hodnotilo předloženou A1 ZÚR JMK samostatně a bylo zpracováno dle platných zákonů a při respektování zásad Metodického pokynu MŽP zcela nezávisle na způsobu porovnání variant v ÚS JMK. Porovnání variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví obsažené v ÚS JMK nelze zaměňovat s Vyhodnocením vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (SEA).

Požadavek na doložení splnění hygienických limitů hluku směruje do navazujících řízení.

K připomínkám B154:

Vyhodnocení OÚPSŘ uváděné v připomínce se nemění. Reakce na leták 9 podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

K připomínkám B57, B87:

Připomínka směřuje k variantám trasy komunikace „43“, které byly vyhodnocovány v rámci Územní studie JMK, tj. k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Připomínku nelze považovat za relevantní, protože podstatou návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR není posuzování variant „43“, nýbrž vymezení jediného konkrétního koridoru pro komunikaci „43“ v území a stanovení požadavků na jeho využití. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo dne 27.02.2020 jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41). Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR řeší variantu schválenou Zastupitelstvem JMK. K připomínanému *zatažení oblastí s dominantními vlivy mimo primární oblast zájmu* pořizovatel uvádí, že v průběhu zpracování ÚS JMK bylo řešené území rozšířeno tak, aby zahrnovalo území všech obcí potenciálně dotčených některou z prověřovaných variant. Na severu bylo zvětšeno až po Lysice, kde začínal koridor územní rezervy „43“ vymezený v ZÚR JMK, další rozšíření bylo provedeno na jihovýchodě, jihu a jihozápadě území, kde byla na žádost města Brna prověřována trasa „velkého jižního obchvatu,“ se kterým je „43“ provázána. Zpracované varianty sloužily k ověření alternativ, tj. možných způsobů dopravního řešení. Při hodnocení variant byly sledovány dopravně-technické parametry, tj. dopravní efektivita s přihlédnutím k topografii terénu, návaznostem na sídla a jejich stávající strukturu a plánovaný rozvoj a k nejvýznamnějším střetům s technickou infrastrukturou. Současně byly sledovány vlivy variant na životní prostředí a zdraví obyvatel.

K připomínce B59:

Jedná se o neodborný názor. Navrhovaná studie Jihovýchod bude řešit v návaznosti na návrh nadřazené silniční a dálniční sítě varianty obsluhy území silniční sítí.

K připomínkám A8, B141, B155:

Vyhodnocení OÚPSŘ uváděné v připomínkách se nemění.

K připomínce B34:

V textu odůvodnění A1 ZÚR JMK je dále uvedeno *Ve variantní oblasti (43+JZT) nebylo nutné dopravní modelování doplňovat, neboť dříve zpracované modely variant D.3, S.1 a S.10 odpovídají v A1 ZÚR JMK navrženému řešení. Pouze byly znovu v dotčené oblasti vyhodnoceny vlivy na lidské zdraví pro porovnání všech tří variant.* Varianta D6. nebyla v souladu se Zprávou o uplatňování v A1 ZÚR JMK řešena.

K připomínce B125:

V textu odůvodnění A1 ZÚR JMK je dále uvedeno *Varianty se od sebe liší především v dopadu na západní část VMO, na což má jednoznačný vliv poloha nové „43“. Stejně jako u radiál, tak i na VMO má bystrcká poloha nejpříznivější dopad s intenzitou cca 55 tis. (stav 2035 bez dálniční a silniční sítě vykazuje 64 tis. voz./den). Bítýšská stopa pak způsobuje na VMO zatížení blížící se k hodnotě 60 tis. voz./den.*

K připomínce B4:

Podatel z uvedeného textu vyvozuje mylné závěry. Text *Varianty byly zpracovány ve shodné podrobnosti*… je potřeba chápat jako zpracování všech variant **na sjednoceném podkladu**, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě.

K připomínkám A19, A35, B165:

Vyhodnocení OÚPSŘ uváděné v připomínkách se nemění. Model varianty S10 plně odpovídá dopravnímu schématu varianty v Územní studii JMK. Zde existuje tzv. „nová ulice Páteřní“ s přímým napojením do ulice Odbojářské. Stará část ulice Páteřní je napojena z ulice Kubíčkovy a tvoří „slepou kapsu“ s jedním vjezdem a výjezdem. Komunikace tohoto typu jsou mimo rozlišovací schopnost vyjádření intenzit v síti JMK, byť se některé ve vlastním modelu vyskytují.

K připomínce B19:

Studie netvrdí opak. Studie tvrdí, že silniční varianty jsou příznivější než dálniční díky lepším podmínkám obsluhy území, nižší hlučnosti a prašnosti z dopravního provozu a díky lepším možnostem technického řešení komunikací.

K připomínce A20:

Posuzování finanční náročnosti variant nebylo předmětem řešení ÚS JMK. Nutno uvést, že vyhláška č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení povinnost vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně ZÚR jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm ÚPD, 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. Tento závěr lze uplatnit i na zpracování územní studie.

K připomínce B150:

Vyhodnocení OÚPSŘ uváděné v připomínce se nemění.

K možným konfliktům s vodovodem uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

K připomínkám A24, A49, B27, B29, B38:

Pro pořizování strategických dokumentů či územně plánovacích podkladů, tj. i územních studií, neobsahuje legislativa (stavební zákon, zákon o ochraně veřejného zdraví ani jejich prováděcí právní předpisy) požadavky na metodický postup vyhodnocení vlivu koncepce na obyvatelstvo a lidské zdraví ve smyslu bodu 6 přílohy ke stavebnímu zákonu a současně není upraven ani metodický postup pro posouzení a vyhodnocení hlukových parametrů a ovzduší. Odborné posouzení věci a volba konkrétního řešení je na osobách disponujících odpovídající autorizací, vzděláním a erudicí. Projektant tedy zvolil způsob zpracování, který byl konzultován jak s pořizovatelem, tak s KHS. Metodika zpracování se tedy upravovala v průběhu pořizování dle postupného zjišťování a řešení problémů v území. ÚS JMK nemá srovnání s jakoukoliv jinou studií v celé ČR. Způsob zpracování se v čase vyvíjel a zvolená metodika byla průběžně konzultována s MŽP a KHS.

Připomínka není relevantní. Smyslem slovního dopravně-urbanistického hodnocení variant je slovní vyhodnocení kvality dopravně-urbanistické koncepce řešení jednotlivých variant, nikoliv kvantifikace dokladů pro výběr zvolených variant.

Reakce na leták 6 podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

III. Připomínky k I/43:

A17. **Koridor DS-40A** v jižní části k.ú. Bystrc **není dostatečně široký pro umístění komunikace „43“** a ochranného pásma.

B18. „*Ve výroku A1 ZÚR JMK je na str. 25 uvedeno: úsek MÚK Žebětín – MÚK Rozdrojovice: proměnlivá šířka 65–150 m*.“ Podatel se domnívá, že **šířka koridoru 65 m** není s ohledem na blízkou zástavbu, nutné kompenzační opatření a blízkou MÚK Bystrc-jih dostatečná.

B6. „*V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 114 uvedeno, že **varianty „43“ vedené přes Bystrc** vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). **Znehodnocení významné rekreační oblasti Brněnské přehrady** vedením komunikace tohoto typu v její bezprostřední blízkosti. Navíc v oblasti přehradní hráze není v návrhu překrytí výslovně uvedeno.“*

A61, B118. Na veřejném projednávání A1 ZÚR JMK zpracovatel za účasti pořizovatele uvedl: „U všech prověřovaných variant roste v určitých lokalitách hluková zátěž oproti současnému stavu. Ovšem **pokud se navrhovaná protihluková opatření prosadí**, v Bystrci se hluková zátěž sníží.“ Podatel se domnívá, že bez protihlukových opatření je varianta z hlediska hluku v podstatě nejhorší variantou ze všech posuzovaných variant a v oblasti Brno-Bystrc je vysoce škodlivou.

A63, B20, B36, B105. Na veřejném projednávání A1 ZÚR JMK zpracovatel za účasti pořizovatele potvrdil, že přes Brno-Bystrc byly pro účely hlukové a rozptylové studie simulovány **tunely** v dané oblasti pouze u dálničních variant. To je v rozporu s textovou částí, kde se uvádí, že byly simulovány pouze tunely nutné pro průchod krajinou, např. na jihu Kuřimi při realizaci jižního obchvatu nebo pod kopcem Sborov. U silničních variant ve stejné oblasti tunely simulovány nebyly, přesto byly varianty vzájemně porovnány a dálniční oproti silničním zvýhodněny.

A65, B44, B47, B79. V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 111 uvedeno: „Pro výslednou variantu bude potřeba před její samotnou realizací provést zhodnocení návrhu kompenzačních opatření. Na základě výsledků rozptylové studie bylo doporučeno, aby případná realizace kompenzačních opatření byla zvážena i **nad rámec zákonné povinnosti**, a to zejména v místech, kde se nově vedené komunikace významně blíží obytné zástavbě.“ Toto je problematické právě vzhledem k faktu, že podkladový materiál v rámci simulací zařadil tunely do některých variant i mimo oblast nutnosti průchodu krajinou. **Tunel** v dálniční variantě v Brně-Bystrci byl simulován neoprávněně. Ve výroku A1ZÚR JMK je na str. 27 uvedeno: *V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky*… Fráze *zajistit územní podmínky* není dostatečnou zárukou pro realizaci daného kompenzačního opatření. Návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou stavbu a výpočet jejich účinnosti podle vyhl. č. 415/2012 Sb., je účelné provádět až ve fázi jejího projektování, kdy jsou známy veškeré technické parametry navrhované stavby. To se v rámci ÚS nestalo, podklad je zatížen vadou, na jeho základě byly vyloučeny některé takto nezvýhodněné varianty.

B52. V rámci slibovaných nadstandardních opatření v Brně-Bystrci ale i Malhostovicích lze v rámci téhož vidět v úkolech pro územní plánování (výroková část A1 ZÚR JMK, str. 27) dva různé a odlišné požadavky „zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření“ a „zajistit nadstandardní protihluková opatření.“ Požadavky je nutné výrokově sjednotit.

Připomínky k provedenému vypořádání připomínek v rámci § 37 SZ:

B128. Podatel má výhrady k vyhodnocení své připomínky ve znění: *2. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky.*

Podatel své výhrady zdůvodňuje tvrzením, že *vyhodnocení bylo provedeno společně pro dvě různé připomínky a není zřejmé, zda vyhodnocení vůbec obsahuje vypořádání ve vztahu k podané připomínce. Ve vypořádání se například ani jednou nevyskytla zmínka o transevropské síti TEN-T, kterou je připomínka odůvodněna. Napojením na tuto síť se stanou závěry Územní studie (například že je řešena aglomerační doprava, protože po současné ‚43' jezdí nízké procento tranzitu), o které se návrh A1 ZÚR opírá, neplatnými kvůli výrazné změně tranzitující dopravy. Jako ochranu před touto tranzitující dopravou je nutné vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky.*

B129. Podatel má výhrady k vyhodnocení své připomínky ve znění: *3. Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do městských částí města Brna a aby nebyla trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti brněnské přehrady.*

Podatel své výhrady zdůvodňuje tvrzením, že *varianta podobná Optimalizované variantě byla dle sdělení jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále však nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Do návrhu tak vstoupily pouze varianty shodně trasované jako průtah Brnem. Územní studie, která je schválena jako územně plánovací podklad pro rozhodování v území, není na rozdíl od územně plánovací dokumentace závazným podkladem a nelze tedy na jejím základě zamítnout jiné alternativní řešení. V souladu s evropskou směrnicí SEA musí být v návrhu Aktualizace ZÚR JMK plnohodnotně posouzena alternativní varianta komunikace 43, která nezavádí tranzitní dopravu do městských částí města Brna a není trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižuje hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.*

Vyhodnocení připomínek k I/43:

K připomínkám A17 a B18

Šířky koridorů a velikosti ploch vymezených v A1 ZÚR JMK pro jednotlivé záměry se odvíjejí od podrobnějších podkladů, na jejichž základě byly záměry do ZÚR MK vloženy a které jsou popsány u jednotlivých záměrů. Konkrétně podkladem pro vymezení koridoru byla studie „D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie" (PK OSSENDORF, 2016) a ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019) kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43. Při vymezování koridorů a ploch bylo současně přihlíženo k dalším faktorům, mj. k charakteru území, kterým záměr prochází nebo ve kterém se záměr nachází (např. dotčení zastavěného území nebo vybraných limitů využití území), k prostorovým nárokům daných záměrů vyplývajícím z jejich charakteru a k potřebě zajištění dostatečné rezervy pro zpřesnění jednotlivých záměrů.

Součástí koridorů není ochranné pásmo, to je vymezováno až při umisťování stavby.

V A1 ZÚR JMK je v souladu s PÚR ČR v koridoru DS40 navrhována silnice I. třídy. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, tj. Ministerstvo dopravy. MD k vymezení koridoru pro silnici I/43 v A1 ZÚR JMK nemělo připomínky.

K připomínce B6

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení silnice I/43 v úseku Bystrce nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na potenciál rekreační oblasti přehrady, natož jeho znehodnocení. Navržená silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v příslušných místech „43" realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího, ale nelze je striktně v dokumentaci stanovit (např. striktně stanovit tunel nebo překrytí v podrobnosti AZÚR není možné).

K připomínkám A61, B118

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, kde jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou mj. v kap. A.6.2.2. Vliv na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou popsány mj. také potencionální vlivy z hlediska hlukové zátěže obyvatelstva. Je zde konstatováno, že u záměrů, které sice odvádějí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě (včetně DS40), je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů.

V téže kapitole jsou dále uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací, konkrétně k záměru DS40-A (a obdobně záměrům DS40-B a DS40-C), uvedeno, že *„Realizace koridoru DS40-A je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je nutné uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). … Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.“*

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní* prostředí jsou u záměru DS40 D/43 Troubsko – Kuřim, ve všech variantách (DS40-A, DS40-B, DS40-C) uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru.

Opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 navržená v dokumentaci SEA jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování, které jsou určeny orgánům územního plánování k následnému zpřesnění v nástrojích územního plánování. V daném kontextu se jedná zejména o úkol *„Zpřesnit a vymezit koridor DS40 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace …“*

Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou stanoveny v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší

navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Přesné umístění protihlukových opatření bude řešeno v rámci podrobnějších dokumentací.

Vzhledem k tomu, že připomínka směřuje k ochraně obytné zástavby, resp. k ochraně zdraví obyvatel z hlediska hluku, doplňujeme, 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 připomínkám A63, B20, B36, B105

Tunelové úseky navrhovaných komunikací byly uvažovány v místech, kde je toto řešení nutné z důvodu průchodnosti terénu. Studie při návrhu trasování komunikací respektovala již zpracované projektové dokumentace komunikací. V oblasti městské části Brno-Bystrc bylo pro dálniční varianty použito nejaktuálnější řešení dle dokumentace Silnice I/43 Troubsko–Kuřim, optimalizace varianty „D“ (Dopravoprojekt, 2003), které obsahovalo návrh tunelového řešení. Pro návrh silniční varianty komunikace 43 v oblasti Brno-Bystrc nebyla v minulosti obdobná dokumentace zpracována, proto zde nebylo předem uvažováno o ochranném opatření ve formě tunelu. Do skupiny doporučených variant byly v rozptylové studii zahrnuty silniční i dálniční varianty s tzv. bystrckou stopu komunikace 43. Tunelové řešení dálničních variant v oblasti Brno-Bystrc nemělo klíčovou roli při doporučování variant.

K připomínkám A65, B44, B47, B79

K tunelovým úsekům a jejich simulaci viz výše ve vyhodnocení k připomínkám A63, B20, B36, B105.

Co se týče kompenzačních opatření, lze přisvědčit podateli, že návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou stavbu je účelné provádět až ve fázi jejího projektování, kdy jsou známy veškeré technické parametry navrhované stavby. Podatelem citovaná věta z odůvodnění A1 ZÚR JMK je s touto skutečností ve shodě, neboť zhodnocení návrhu kompenzačních opatření pro výslednou variantu predikuje v období „před její samotnou realizací“.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro

rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením, ani konkrétní kompenzační opatření. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni aktualizace ZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího charakteru.

Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …, nikoli garantovat „záruky pro realizaci" samotných záměrů nebo předpokládaných souvisejících nebo kompenzačních opatření.

A1 ZÚR JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností požadavkům stavebního zákona. Každá konkrétní stavba umísťovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR JMK bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

K údajnému „zatížení podkladu vadou" uvádíme, že podkladem pro A1 ZÚR JMK je Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (dále ÚS JMK). Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K připomínce B52

Pořizovatel se ztotožňuje s připomínkou podatele. Územnímu plánování přísluší zajišťovat pouze územní podmínky pro kompenzační opatření, nikoliv samotná opatření. Formulace v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK bude odpovídajícím způsobem upravena.

K vypořádání připomínek uplatněných v rámci § 37 SZ:

Připomínky byly podané při společném jednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel připomínky vyhodnotil společně, neboť podstatou obou připomínek jsou výhrady ke komunikaci D43/S43 v trase vedoucí městskými částmi Brna, a to zejména ve vazbě na tranzitní dopravu a potencionální překračování hygienických limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. Současně obě připomínky poukazovaly na tzv. optimalizovanou variantu jako údajně „plnohodnotný obchvat celého Brna", resp. „plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí".

Vyhodnocení připomínek se nemění.

I nadále platí, že optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a **není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK**. V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA). Pořizovatel ve vyhodnocení připomínek uvedl, jak byly v SEA hodnoceny vlivy záměru DS43/S43 na jednotlivé složky životního prostředí (včetně vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví) a jak byly výsledky hodnocení v návrhu zohledněny v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Ve vyhodnocení připomínek dále pořizovatel uvedl následující text, který – byť výslovně neužívá termín „transevropská síť TEN-T" – je reakcí na problematiku dopravního významu plánované komunikace „43" a jejímu zatížení tranzitní dopravou, tedy i problematiku jejího zařazení do „transevropské sítě".

„V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace."

K připomínkám doplňujeme podrobnější informace k významu silnice 43:

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Jak již bylo uvedeno dříve (a nyní citováno výše) *„V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské*

aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující …“

IV: Připomínky ke hlukové studii:

> **A9.** Hluková studie má ***nekompletní metodiku***. V územní studii není uvedeno, jakým konkrétním způsobem byly upraveny výsledné rastry v části E1 hlukové studie.“

Vyhodnocení připomínky:

Způsob výpočtu hlukové studie a způsob práce s výsledky (včetně tvorby rastrových výstupů) je popsán v samotném textu hlukové studie a blíže pak rozepsán v doplňujícím dokumentu *Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno,“* 09/2019. Územní studie JMK neměla a z principu ani nemohla mít natolik detailní vstupní údaje, aby výsledky hlukového modelování plně korespondovaly s výsledky akustického měření. V rámci vnitřní kontroly byla proto nulová varianta 00-2020 porovnávána se skutečnými akustickými měřeními (viz protokol v příloze hlukové studie) a s hlukovými studiemi jiných autorů. Hodnoty naměřené v konkrétním bodě měření byly porovnány s hodnotou vypočtenou. Na základě tohoto porovnání byly navrženy úpravy výpočetního modelu, aby vypočtené hodnoty lépe korespondovaly s naměřenými hodnotami. Model byl validován jako celek. Způsob modelování byl u každé varianty totožný.

> **A28, A138, B158.** Územní studie využívá **extrapolace hlukových dat**. Data byla mezi výpočtovými body interpolována, avšak mimo oblasti těchto bodů stejným způsobem extrapolována, což je nepřesné a technicky nepřípustné. Z použité hlukové mapy je zřejmé, že v rámci nadpolovičního území kraje byla hluková data nepřípustně extrapolována mimo výpočetní oblasti. Tento přístup nemá opodstatnění ani ve fyzice natož v akustice, je zcela závadný a nepřípustný. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Hluková studie – neveřejná data a postupy“ a uvádí, že *způsob výpočtu, respektive jeho nastavení, a především zpracování formou rastrů je problematický. Konkrétně lze odkázat na posudek místopředsedy české akustické společnosti, který v materiálu předaném na JMK uvádí v 58 připomínkách zcela konkrétní vady v simulaci hluku. Není reagováno na nepřípustnou extrapolaci hluku mimo výpočetní oblasti. Toto je potřeba v rámci vyhodnocení této připomínky doplnit.*

Vyhodnocení připomínky:

Zvolený postup zpracování hlukové studie byl jeden z možných postupů. Zpracovatel k němu přistoupil zejména z důvodu účelu a cíle podkladu pro aktualizaci ZÚR a s vědomím, že v ČR dosud neexistuje metodika pro studie obdobného rozsahu a účelu. Samotný výpočet a modelování hlukové zátěže probíhaly v prostředí softwaru LimA, který je primárně určen pro výpočet hlukové zátěže. V prostředí LimA byly hodnoty hlukové zátěže počítány v podrobné síti výpočtových bodů v kroku 10 m, a to do vzdálenosti 400 metrů od zdrojů (daných komunikací). Vypočtené hodnoty byly následně zpracovávány a vyhodnocovány v prostředí GIS. V GIS softwaru dochází při vykreslování rastrů k interpolaci výsledků z vytvořené sítě bodů, což je běžný způsob grafické interpretace dat. Z důvodu nastavení omezení samotného modelu je součástí mapových výstupů přílohy č. 4 upozornění: „Výsledky jsou platné pouze do 400 m od komunikace“. Interpolace hodnot v pásmu 400 m od komunikace má na přesnost prezentovaných výsledků zanedbatelný vliv.

Odkazovaný *Akustický posudek č. P46-19, Posouzení akustické části dokumentace „ÚZEMNÍ STUDIE NADŘAZENÉ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ OB3 METROPOLITNÍ*

ROZVOJOVÉ OBLASTI BRNO – 2. ETAPA z roku 2018 a jejího „DODATKU" z roku 2019, 13.10.1019 (viz příloha vyhodnocení) obsahoval celkem 53 připomínek a na každou z nich zpracovatel hlukové studie samostatně reagoval (viz reakce projektanta viz Příloha vyhodnocení). Pořizovatel A1 ZÚR JMK ověřil, že autor posudku Ing. Šnajdr není statutárním orgánem České akustické společnosti, z. s., tj. spolku „*sdružujícího pracovníky v akustice a blízkých oborech*." Spolek „*má za cíle podporovat výměnu informací mezi jednotlivými obory, podporovat výzkum, udržovat kontakty s obdobnými společnostmi v zahraničí a šířit informace o nejnovějších výzkumech prostřednictvím konferencí a seminářů*" (cs.wikipedia.org). Podatelovy připomínky, které se odkazují na akustický posudek Ing. Šnajdra, se snaží vyvolat dojem řady chyb na straně vstupních údajů, vlastního modelu i interpretace výsledků hlukové studie, a to tak, že **na předmětnou studii kladou nároky a cíle, které nemá a ani nemohla mít**. Pořizovatel A1 ZÚR konstatuje, že způsob zpracování hlukové studie je dostatečný pro cíl územní studie, tedy pro vzájemné porovnání jednotlivých variant v rámci územně plánovacího podkladu A1 ZÚR. Míra podrobnosti hlukové studie zcela koresponduje se zákonem stanovenou mírou podrobnosti ZÚR (viz ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona). A1 ZÚR v území vymezuje budoucí dopravní koridory, nikoliv přesně umístěné trasy. Je třeba zdůraznit, že ve fázi ZÚR nejsou známy technické parametry budoucích dopravních staveb.

> **A26.** Hluková studie vyhodnocuje nevěrohodná a nezveřejněná data. Ve variantě S10 pro oblast Jinačovice a denní dobu nelze v bodě 2 stanovit rozdíl ve variantách, protože v nulové variantě nejsou data v bodě 2 definována. Pro bod 2 se jedná o **extrapolaci dat** mimo oblast výpočetních bodů.

Vyhodnocení připomínky:

Způsob výpočtu hlukové studie a způsob práce s výsledky (včetně tvorby rastrových výstupů) je popsán v samotném textu hlukové studie a blíže pak rozepsán v doplňujícím dokumentu *Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno", 09/2019* (viz příloha vyhodnocení). Zvolený postup zpracování hlukové studie byl jeden z možných postupů. V doplňkovém textu popisujícím metodiku je uvedeno: „*Výpočty hlukové zátěže byly vytvořeny pro denní (od 6:00 do 22:00) i noční dobu (od 22:00 do 6:00). Intenzity celkové dopravy během 24 hodin byly přepočteny mezi denní a noční dobu (viz hluková studie). Výpočty byly vzhledem k objemu dat a časové náročnosti provedeny do vzdálenosti 400 m od silniční komunikace. V této vzdálenosti již zpravidla nedochází (viz dokumentace EIA zpracovávané k jednotlivým dopravním záměrům) k překročení stanovených limitů pro chráněný venkovní prostor staveb… Výsledky byly ze softwaru LimA získány v podobě mračna bodů nesoucí informaci o hlukové zátěži konkrétního místa – bodu zájmového území. Body jsou generovány v kroku 10 m a ve výšce izofony 4 m nad zemským povrchem… Z bodů nesoucích hodnoty hlukové zátěže byly dále vytvořeny rastry interpolační metodou IDW v kroku 2 metrů… Dále byly odečtem rastru nulové varianty 2035 od rastrů jednotlivých aktivních variant vytvořeny tzv. „rozdílové" rastry… V závěrečném kroku byly vyhotovené rastry ořezány maskou 400 metrů od předmětných komunikací (včetně tunelových úseků) – jedná se o vzdálenost provedeného výpočtu v softwaru LimA.*"

Pro závěrečné porovnávání variant v hlukové studii byla použita suma obyvatel bydlících v lokalitách, kde byl vypočten pokles hlukové zátěže. Hodnota akustického tlaku byla k budovám v okolí komunikací přiřazena na základě hodnot vypočtených v nejbližším bodě, ne na základě hodnot v rastrových výstupech.

> **A57, A54, B75, B121. Leták 1** „Územní studie…" demonstruje chyby hlukové studie: chyby v hlukových mapách, posouzení hluku do vzdálenosti 400 m od komunikace, matoucí barevnost

map, „nedoceněnou“ metodiku, neposouzení kumulativních vlivů. **Leták S1** „Speciál“ opětovně napadá „*chyby hlukových map*“, zahrnuté ve vyhodnocovacích tabulkách pro jednotlivé varianty studie, na příkladu variant D4 a S6. Označuje přístup krajského zastupitele Ing. Kunce k problému za „*veřejné šíření dezinformací zastupitelů JMK*.“

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka podaná formou Letáků 1 a S1 není relevantní. V rámci hlukové studie vytvořili zpracovatelé více než 4500 mapových výstupů, které popisují akustickou situaci každé posuzované varianty pro každou obec ležící v zájmové oblasti ÚS JMK, a to vždy pro denní a noční dobu. Podklady pro tyto rastrové (mapové) výstupy byly spočteny na základě interpolačních metod v prostředí Geografických informační systému (GIS) a jsou bez chyb. Chyby v mapových výstupech vznikají až při procesu vykreslování a exportu rastrových výstupů (map), a to například v důsledku přetížení výpočtového softwaru, při exportu více mapových výstupů souběžně apod. Počet mapových výstupů, které mohou být zatíženy takovouto chybou, se pohybuje v řádu desetin procent. Nejedná se však o chybu výpočtu akustické zátěže modelované softwarem LimA. Mapové výstupy jsou pouze přílohou hlukové studie ÚS JMK. Závěry uváděné v hlukové studii (tj. vyhodnocení jednotlivých variant za účelem jejich porovnaní) nebyly vyvozovány z mapových výstupů, ale vycházejí výhradně z hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku přiřazených jednotlivým budovám zájmového území, a to vždy na základě hodnot vypočtených v nejbližším výpočtovém bodu (ekvivalentní hladina akustického tlaku ve výpočtových bodech byla vypočtena v softwaru LimA). Chyby, které se v grafických mapách objevily, nesnižují vypovídací schopnost studie či její relevantnost a nemají žádný vliv na výsledky hlukové studie. Byly opraveny a jako errata přiřazeny k obsahu hlukové studie. Hluková zátěž byla v hlukové studii počítána v podrobné výpočtové síti v prostředí LimA, a to do vzdálenosti 400 m od zdrojů (daných komunikací). Tato vzdálenost byla zvolena na základě zkušeností zpracovatele studie a na základě rešerše akustických studií jiných zpracovatelů, podle kterých jsou zpravidla od vzdálenosti 400 m od komunikací dodržovány předepsané limitní hodnoty hluku. Grafickou formu map a jejich barevnost pořizovatel považuje za standardní a zcela srozumitelné, zejména ve vztahu ke zvolenému měřítku map. Kumulativní vlivy komunikací se ve výpočtovém modelu neprojevují nad vzdáleností 400 m od komunikací. Hluková studie pracovala s koridory možného umístění staveb a bez konkrétního technického řešení staveb. Metodické návody a doporučení, které byly v ČR pro oblast hodnocení hluku vydány, se týkají pravidel pro měření hluku, případně hlukového modelování prováděného v rámci jiných stupňů správních řízení a pro jiné účely, než je územní plánování na úrovni kraje. Pro územní koridory ZÚR, u kterých není známo přesné trasování ani konkrétní technické řešení navrhovaných komunikací, nelze aplikovat metodiku zpracovanou pro modelování strategických hlukových map, jelikož tyto mapy nehodnotí „výhledové scénáře“. Podateli připomínky je jistě známo, že většina zastupitelů JMK nemá odborné znalosti v oblasti akustiky, a pokud o této problematice zastupitelé diskutují, činí tak rámcovou, jednodušší a stručnou formou.

> **A52, B55, A62. Leták 3** „Studie naruby“ napadá údajný „*přímý rozpor studie s využitím jejích vlastních výsledků. Zvýšení hlukové zátěže u krajem protlačované varianty totiž způsobí dle studie snížení počtu lidí obtěžovaných hlukem*.“ Podatel nesouhlasí s hodnocením varianty S.10 v Odůvodnění A1 ZÚR na str. 119 a připomíná, že z hlediska dat hlukové studie v části lidské zdraví je **varianta S10 jednou z nejvíce poškozujících**. Hlavní podklad A1 ZÚR – ÚS tedy obsahuje nevěrohodná a zavádějící tvrzení.

Vyhodnocení připomínky:

Metodiky hlukové studie a studie vlivu na lidské zdraví nevedou k nesmyslným a vzájemně si odporujícím výsledkům. Je pouze potřeba tyto výsledky správně interpretovat. Výsledky hodnocení připouštějí pouze to, že může dojít ke zvýšení hluku u neobytné zástavby, čímž nebude zhoršeno lidské zdraví. Dále připouštějí, že může dojít ke zvýšení hluku u obytné zástavby, kde ale

i po zhoršení stávající situace nebude překročena limitní hodnota (tzv. práh účinku), čímž také nedojde ke zhoršení lidského zdraví. Tedy neplatí vždy, že když se zvýší hladina hluku, automaticky se tím zhorší zdraví lidí. Pokud byl v hlukové studii vypočten nárůst hlukové zátěže nad hodnotu 50 dB pro noční dobu, resp. 60 dB pro denní dobu v lokalitách, kde se nachází obytná zástavba, bylo v hlukové studii uvedeno, že realizace záměru v této oblasti je možná pouze po realizaci protihlukových opatření.

> **B137, B162, A34.** Podatel **zpochybňuje údaje hlukové studie o navrženém nárůstu a ustálení hlukové zátěže** a o překročení hygienických limitů pro denní dobu den/noc v rámci varianty S.10 a obce Svinošice s odůvodněním, že simulace neprobíhala na 100 % zastavěného území obce. Podatel připomíná, že A1 ZÚR JMK není zpracována na základě věrohodného, věcně správného a přezkoumatelného podkladu. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem jako „Co hluková studie nevyhodnotila – překročení hygienických limitů" a uvádí, že *obyvatelé obce žijí v zastavěném území obce, a tudíž je možné při této znalosti aproximovat počet osob, které budou zasaženy nárůstem hluku nad hladinu 50/60 dB. Je zcela zřejmé, že varianty doporučené hlukovou studií jsou ty nejméně šetrné.* Hluková studie **nehodnotí překročení hygienických limitů**. *„Vyhodnocuje pokles ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035, nikoli legislativně závazné překročení hygienických limitů. Při použití dat hlukové studie procenta území sloupec Zhoršení se ukazuje, že studií doporučené varianty jsou variantami nejhoršími*."

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka není relevantní. V hlukové studii nejsou uváděny podíly ploch zastavěného území v obci, nýbrž podíly budov a souvislých bloků budov. V hlukové studii je uvedeno rozdělení počtu budov (procentuální podíl) do 4 skupin: snížení hlukové zátěže, stávající stav, zvýšení hlukové zátěže a zhoršení. Kategorie „stávající stav" je definovaná jako rozdíl vypočtené hlukové zátěže v návrhové variantě oproti variantě nulové o méně než 1 dB. Hluková studie **nehodnotí, zda v území jsou anebo budou dodržovány hlukové limity**, ale porovnává mezi sebou navržené varianty prostřednictvím srovnání aktivní návrhové varianty a nulové varianty 00-2035. Pro výsledné pořadí variant byla hodnotícím kritériem suma obyvatel budov umístěných v lokalitách (nikoliv procento zasažených budov), kde byl vypočten pokles hlukové zátěže. Závěry o dodržení hlukových limitů mohou učinit až podrobnější hlukové studie, které budou zpracovávané v následujících procesech povolování dopravních staveb (např. EIA, územní řízení), kdy již budou navržena konkrétní stavebně technická řešení staveb. Podle ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení jejich vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územním plánům, regulačním plánům nebo navazujícím rozhodnutím. Z toho důvodu územní studie zpracovaná jako podklad ZÚR neobsahuje podrobnosti nad rámec ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona.

> **A36.** Hluková studie pro výpočty hlukové zátěže v noční a denní době při přepočtu z celkových intenzit dopravy během 24 hodin **neuvažuje kategorie a třídy pozemní komunikace** a nerozlišuje, zda je posuzovaná silnice I. třídy mezinárodní silnicí označenou zkratkou E.

Vyhodnocení připomínky:

Existuje více možností, jak rozdělit automobilovou dopravu na denní a noční dobu. Jednou z možností je postup uvedený v dokumentu *„Manuál 2011"* [redacted] který při stanovení podílu dopravy v noční době zohledňuje druhy vozidel a kategorie komunikací, nebo postup uvedený v dokumentu TP 189 *„Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání)"*. Dále je pak možné rozdělit intenzitu automobilové dopravy v denní a noční době podle intenzit dopravy pro hlukové a emisní výpočty dle sčítání dopravy ŘSD či podle stanovení **jednotného podílu noční dopravy na všech kategoriích komunikací**. S ohledem na

měřítko a účel územní studie byl v hlukové studii využit posledně jmenovaný způsob. Cílem hlukové studie ÚS JMK bylo vzájemné porovnání navrhovaných variantních řešení nadřazené dálniční a silniční sítě v řešeném území. Uváděné výsledky byly u všech variant generovány jednotným způsobem, podíl intenzity dopravy v noční době byl pro všechny porovnávané varianty uvažován stejným způsobem. Pro účel územní studie, tj. porovnání variant mezi sebou, je zvolený postup dostačující.

> **A3, A7, A50, B42, B127, B135, B157, B159, B160.** Omezení výpočtu hluku na úzké koridory kolem komunikací má na výsledky hlukové studie zcela klíčový vliv, viz *odborný posudek předsedy odborné skupiny na Hluk a vibrace České akustické společnosti* [redacted] Vyhodnocení variant dle hlukové studie je provedeno pouze na základě **simulace do 400 m od komunikace**. Při posuzování vlivu hluku z takového liniového zdroje je vzdálenost 400 m nedostačující a penalizuje šetrnější varianty. U liniového zdroje nedochází v oblasti nad 400 m ke skokovému poklesu hluku, ale pokles je dán teorií. U hlukových map je zahrnuta v omezených koridorech +-400 m pouze automobilová doprava a železniční doprava není uvažována, natož vyhodnocována (viz příklad Čebín) – nejsou hodnoceny synergické hlukové vlivy. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Hluková studie – nezveřejněná data", „Hluková studie – 400 m od komunikace", „Hluková studie problém 400 m v oblasti Drásova". Uvádí, že *v zadání studie je jasně definováno, že se má vyhodnotit vliv hluku na kvalitu života, zejména obtěžování hlukem. Hluk se prokazatelně šíří v dostatečné obtěžující intenzitě nad 400 m. Druhým problémem je, že studie nehodnotila varianty na základě dodržování limitních akustických tlaků, ale na základě zvýšení či snížení hlukové zátěže a toto nastává i v několikanásobně větší vzdálenosti… zpracovatel se pouze přiznal, že v území, které neměl pokryto simulací, použil extrapolaci, což je pro daný účel zcela nepřípustné. To, že zpracovatel uvedl, že v oblasti mezi Drásovem a Malhostovicemi doporučuje vybudovat nadstandardní opatření, je hezké, ale popírá tím smysl a účel tohoto stupně územního plánování, kdy mají být objektivně posouzeny různé varianty trasování. Pokud je omezen výpočet hluku na 400 m od komunikace a současně je vyhodnocováno zvýšení a snížení hlukové zátěže, jsou nepřípustně zvýhodněny nešetrné varianty. Na uvedeném snímku* (Rozdílová mapa IPD dle studie vs. Rozdílová mapa IPD při zahrnutí hluku od R43 do celé oblasti Drásova a Malhostovic) *je prokázáno, že pokud se uvažuje hluk do větší vzdálenosti než 400 m, v oblastech, které studie započítává jako oblasti se snížením hlukové zátěže, dojde naopak ke zvýšení. Tento systémový problém se dotýká všech obcí vyhodnocených v ÚS.* **Leták 10** „Jihomoravský kraj vědomě poškodí…"

Vyhodnocení připomínky:

Hluková zátěž byla v hlukové studii počítána v podrobné výpočtové síti v prostředí LimA, a to do vzdálenosti 400 m od zdrojů (daných komunikací). Tato vzdálenost byla zvolena na základě zkušeností zpracovatele studie a na základě rešerše akustických studií jiných zpracovatelů, podle kterých jsou zpravidla od vzdálenosti 400 m od komunikací dodržovány hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,16h}$ = 60 dB v denní době a $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB v noční době. Hluková studie byla zpracovaná ve fázi územního plánování, kdy není známo přesné trasování komunikací v koridorech ani jejich konkrétní technické řešení. Hluková studie porovnává varianty mezi sebou. S ohledem na účel ÚS JMK jsou zvolená metodika a postup zpracování hlukové studie považovány za dostačující. Rozdíly, které by mohly teoreticky vzniknout při použití jiného způsobu metody práce, nemají významný vliv na výsledky hlukové studie zpracované v daném měřítku a v daném stupni projektování. Doporučení kompenzačních nadstandardních opatření k eliminaci hlukové zátěže je v rámci územního plánování JMK zcela legitimní.

> **A4, B164.** Hluková studie je v rámci hodnocení variant **započítána dvakrát**: jednou jako hluková a rozptylová studie a podruhé v části posouzení vlivu na životní prostředí. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Hluková studie – vyhodnocení" a uvádí, že pořizovatel *ve vyjádření k připomínce č. 162 uvádí diametrálně odlišné stanovisko* ve smyslu, že *hluková studie zde neoperuje s hlukovými limity a není ani určena k prokazování hlukových limitů hlukové zátěže z pozemních komunikací. V zadání studie je účel a cíl studie definován naprosto odlišným způsobem, než je nyní prezentováno.*

Vyhodnocení připomínky:

Obsah a struktura územní studie vyplynuly z jejího zadání a následných konzultací s pořizovatelem. Zařazení samostatné části zabývající se podrobně vlivy variant na obyvatele (prostřednictvím vyhodnocení hluku a emisí) do struktury územní studie zdůraznilo člověka jako zásadní entitu v území. Výběr doporučených variant byl proveden na základě tří porovnání: 1) z hlediska dopravně-urbanistického, 2) z hlediska životního prostředí a 3) z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie. Hodnocení z hlediska životního prostředí (2) bylo provedeno na základě metodiky SEA, přičemž v něm byl použit syntetický hlukový ukazatel „ztracené roky života vážené disabilitou." Hodnocením hluku a ovzduší v samostatném porovnání (3) byl zdůrazněn podstatný aspekt celého hodnocení, tj. vliv na člověka. Hygienické limity hluku jsou vztaženy k tzv. chráněnému venkovnímu prostoru staveb a aplikace limitů vyžaduje nejen znalost druhu staveb, ale také jejich provozně-technického stavu (způsob větrání). Vzhledem k rozsahu a měřítku územní studie JMK nebylo v možnostech hlukové studie takto podrobné informace přiřazovat k jednotlivým budovám v řešeném území. Proto hluková studie neoperuje s hlukovými limity a není ani určena k prokazování dodržování/překračování hlukových limitů pro hlukovou zátěž z pozemních komunikací. Výsledky hlukové studie byly vztaženy k potencionálnímu chráněnému venkovnímu prostoru staveb, tedy staveb plnících funkci bydlení, vzdělávání a zdravotní péče (viz kap. Hygienické limity hlukové studie), s ohledem na ekvivalentní hladiny akustického tlaku na úrovni 60 dB v denní době a 50 dB v noční době. Účelem ÚS, potažmo hlukové studie, je porovnat varianty koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě mezi sebou, nikoliv hodnotit konkrétní vedení komunikací projektované v podrobnosti dokumentace pro územní řízení a EIA.

> **A30, B163.** Hluková studie obsahuje vady, grafická data jsou v rozporu se skutečností. V podkladech jsou zaneseny **desítky objektů v rozporu se skutečností**. Konkrétně lze poukázat na budovu na hřišti při škole Laštůvkova nebo neexistující protihlukovou stěnu vedle ul. Páteřní (v dané oblasti se nachází protihluková stěna, ale o 50 metrů jinde a 3x kratší, než je dle podkladů studie). Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Hluková studie – další chyby" a uvádí, že *technická neschopnost zpracovatele ani limity licence či nedostatečné vybavení není relevantním důvodem pro zavedení významných systémových omezení, které mají evidentní vliv na výsledky hodnocení variant.*

Vyhodnocení připomínky:

ÚS JMK i HS je zpracovaná s odpovídající mírou podrobnosti. Pro všechny posuzované varianty vstupovaly do výpočtového modelu shodná vstupní data se shodnými atributy (výjimkou je samotný dopravní model dané varianty). Výškopis, stavební objekty (budovy i stávající protihlukové stěny) byly zadány pro všechny varianty shodně. Vliv těchto vstupů je tedy ve všech variantách totožný a možné nepřesnosti nemají vliv na výsledné vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě. Závěrečný výstup hlukové studie ÚS JMK tedy není touto skutečností ovlivněn.

> **A38, B156.** Z **kartogramů hlukové studie** není možno odečíst hodnotu, protože „*k barvě označující konkrétní hladinu hluku je neoddělitelně přičtena barva mapového podkladu*.“ Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Co si kraj koupil za 20 milionů Kč?“ a uvádí, že *je nemoudré ze strany objednatele, že takovéto výstupy přijal. Nejedná se o standardní* (grafické) *řešení, jak lze prokázat jinými hlukovými studiemi zpracovanými jinými autory, viz portal.cenia.cz.*

Vyhodnocení připomínky:

Grafickou formu map a jejich barevnost pořizovatel považuje za standardní a zcela srozumitelné, zejména ve vztahu ke zvolenému měřítku map a k ojedinělosti zpracované hlukové studie pro A1 ZÚR. Pořizovateli není známo, že by v ČR existoval ještě jiný autor hlukových studií pořizovaných jako podklad pro územně plánovací dokumentaci krajů.

> **A42, A44, A45. Vyhodnocení hlukové studie jsou vadná, protože se zakládají na nereálném trasování** komunikací v rozporu s návrhem variant. Demonstrovat to lze např. na variantě S10.

Vyhodnocení připomínky:

Hluková studie nemůže být v rozporu s návrhem variant dálniční a silniční sítě brněnské aglomerace, protože byla v rámci ÚS JMK provedena přímo pro všechny varianty nadřazené dálniční a silniční sítě, a to včetně varianty S.10.

> **A46 B138.** Z použité hlukové mapy je nepopiratelně zřejmé, že v rámci hlukové studie byly v oblasti Drásov-Malhostovice nepřípustně simulovány tunely stejně jako v oblasti Brno-Bystrc a Brno-Kníničky. Simulaci tunelů je účelné provádět až ve fázi projektování stavby, kdy jsou známy veškeré technické parametry navrhované stavby. To se v rámci předmětné ÚS ovšem nestalo a podklad je tedy zatížen vadou zpracování ovlivňující výsledky celé studie. V rámci hlukové studie byla u variant D1 a D3 provedena simulace uvažující v Bystrci tunely, což je v rozporu s textovou částí. Lze citovat z přílohy E1: „V rámci silniční sítě byly již při výpočtech také uvažovány stávající, ale i navrhované **nové tunelové úseky**, které je možné považovat za způsob protihlukového opatření v konkrétní lokalitě. Rozmístění a způsob využití těchto tunelů se liší dle konkrétní varianty dopravního modelu. Nicméně jedná se pouze o tunely, které byly navrhovány z dopravního hlediska kvůli průchodu krajinou, nikoli z důvodu vlivu na veřejné zdraví.“ **V oblasti Bystrc, Stará dálnice není tunel nezbytný z hlediska průchodu krajinou**. Tento rozpor mezi grafickými výstupy a textovou částí je potřeba vysvětlit. Závěry hlukové studie v daném stavu jsou k ničemu, protože porovnávají nesmyslná řešení v rozporu s textovou částí. Stejné závěry lze uplatnit na celkové vyhodnocení a doporučené varianty.

Vyhodnocení připomínky:

Obecně je nutno zdůraznit, že pokud by simulované varianty měly totožné dopravní či technické řešení, popřely by svoji podstatu, smysl a účel. Varianty slouží k ověření alternativ, tj. možných způsobů dopravního řešení a jejich vlivu na zdraví obyvatel. Tunelové úseky navrhovaných komunikací byly uvažovány v místech, kde je toto řešení nutné z důvodu průchodnosti terénu. Pořizovatel se neztotožňuje se subjektivním a odborně nepodloženým názorem podatele, že v oblasti Brna-Bystrce není tunel nezbytný. Studie při návrhu trasování komunikací respektovala již zpracované projektové dokumentace komunikací. V oblasti městské části Brno-Bystrc bylo pro dálniční varianty použito nejaktuálnější řešení dle dokumentace Silnice I/43 Troubsko–Kuřim, optimalizace varianty „D“ (Dopravoprojekt, 2003), které obsahovalo návrh tunelového řešení. Pro

návrh silniční varianty komunikace 43 v oblasti Brno-Bystrc nebyla v minulosti obdobná dokumentace zpracována, proto zde nebylo předem uvažováno o ochranném opatření ve formě tunelu. Do skupiny doporučených variant byly v rozptylové studii zahrnuty silniční i dálniční varianty s tzv. bystrckou stopu komunikace 43. Tunelové řešení dálničních variant v oblasti Brno-Bystrc nemělo klíčovou roli při doporučování variant.

Tunelový úsek v Drásově – Malhostovicích při porovnávání 15 (16) variant nejprve nebyl uvažován (etapa II a dodatek etapy II územní studie JMK). Byl simulován až v etapě III, která sloužila jako přímý podklad pro A1 ZUR, respektive SEA (pro vybrané tři varianty). Důvodem pro simulaci tunelového úseku v Drásově – Malhostovicích byla potřeba územně plánovacího podkladu koncepčně prověřit, zda je plánovaný záměr „43" v budoucnu realizovatelný.

> **A23, A29, B161.** Hluková studie neobsahuje **hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant**. Nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro hlukovou studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Hluková studie – vyhodnocení" a uvádí, že *v rámci hlukové studie se nikde nevyskytují data obsahující obyvatele, ale pouze procento zastavěného území. Data s počty obyvatel se vyskytují v nesouvisející studii vlivu na lidské zdraví hodnocené v kategorii životního prostředí. Nikde nejsou ani uvedena tabelární zdrojová data grafu hodnotícího hlukovou studii ani způsob, jakým byly určeny počty osob v jednotlivých budovách. Za druhé není stále zodpovězená otázka, co je oním kvantifikovatelným kritériem, podle kterého jsou varianty doporučeny ani jak bylo toto kritérium stanoveno. Rozdíl mezi prvními 11 variantami dle poklesu hlukové zátěže je v řádu 10 000 obyvatel. Studie vlivu na lidské zdraví… formulovala závěr, že nelze vyloučit žádnou z variant na základě takto nízkého rozdílu. Přesto v hlukové studii jsou varianty rozděleny do kategorií. V rámci vyhodnocení připomínky je nutné transparentně uvést, jaká je konkrétní hodnota, nad kterou je varianta doporučena, a jak byla tato konkrétní hodnota určena (kvantifikovatelné kritérium).*

Vyhodnocení připomínky:

Hodnotícím kritériem pro výsledné pořadí variant je suma obyvatel budov umístěných v lokalitách, kde byl vypočten pokles hlukové zátěže v noční době. Na základě této sumy byly varianty vzestupně setříděny a rozděleny do 3 kategorií: doporučované, možné a nejméně efektivní (Abstrakt II. Etapy Územní studie - str. 42, Územní studie, textová část E. Porovnání variant na základě výsledků hlukové a rozptylové studie - str. 21-22). Mezi jednotlivými variantami nebyly natolik významné rozdíly, aby hluková zátěž měla být rozhodujícím kritériem pro skutečnost, která varianta by měla být nakonec vybrána. Tomu odpovídala formulace v závěru hlukové studie. Výše uvedené formulace jsou s ohledem na rozdíly ve variantách naprosto transparentní a objektivní. Neobjektivní by bylo naopak jednoznačně ukázat na jednu konkrétní variantu.

> **B93.** Nikde není doloženo ***kvantifikovatelné kritérium*** ani *konkrétní* ***tabelární hodnoty****, dle kterých by bylo možné ověřit netransparentní doporučení vhodných variant. Podatel požaduje doplnění hlavního podkladu a odpovídající přepracování také A1 ZÚR JMK*."

Vyhodnocení připomínky:

Závěrečné porovnání variant mezi sebou bylo v hlukové studii provedeno prostřednictvím srovnání aktivních návrhových variant a nulové varianty 00-2035, a to na úrovni řešeného území jako celku. Vypočtené hodnoty hlukové zátěže byly přiřazeny k jednotlivým budovám. Rozdíl hodnot vypočtených v nulové a návrhové variantě udává snížení/zvýšení hlukové zátěže u konkrétního objektu oproti variantě 00-2035. Hodnotícím kritériem pro výsledné pořadí variant je pak suma

obyvatel budov umístěných v lokalitách, kde byl vypočten pokles hlukové zátěže v noční době. Údaje o počtu obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035, jsou uvedeny v grafu v závěru hlukové studie (Abstrakt II. Etapy Územní studie - str. 42, Územní studie, textová část E. Porovnání variant na základě výsledků hlukové a rozptylové studie - str. 21-22). Uvedení těchto hodnot v hlukové studii ve formě grafu i tabulky by bylo duplicitní, proto uvedení tabelárních hodnot zpracovatel studie nepovažoval za nutné. Jako doplňující informace bylo v textu hlukové studie uvedeno procentuální zastoupení počtu budov/bloků budov v kategoriích: snížení hlukové zátěže, stávající stav, zvýšení hlukové zátěže a zhoršení. Kategorie „stávající stav" je definovaná jako rozdíl vypočtené hlukové zátěže v návrhové variantě oproti variantě nulové o méně než 1 dB. Tyto údaje jsou v HS uvedeny pro každou obec a každou variantu samostatně.

> **B134.** Územní rezervy nebyly objektivně prověřeny, jak je doloženo expertními posudky RNDr. Dvorské a Ing. Šnajdra, místopředsedy české akustické společnosti. K 53 odborným připomínkám Ing. Šnajdra KÚ JMK pouze pořídil vyjádření zpracovatele, který je autorem chyb uvedených v daných připomínkách. Postup, kdy **soukromý subjekt vypořádává/posuzuje/obhajuje své vlastní chyby** místo toho, aby bylo zajištěno nezávislé odborné posouzení, je zcela nepřípustný.

Vyhodnocení připomínky:

Zpracovatelem územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je autorizovaný projektant s oprávněním k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"). Zpracovatelský tým tvoří odborníci s příslušnou kvalifikací pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů, kteří svá odborná oprávnění prokázali ve výběrovém řízení pořizovatele. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za správnost, celistvost a úplnost jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie…í, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány*." Pořizovatel tudíž považuje za zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil. Odborná reakce projektanta ÚS JMK na podané připomínky, ve které projektant údajné vady studie vyvrací, byla pro pořizovatele dostačující, neboť se jedná se o ryze odbornou polemiku. Pořizovatel svůj názor na věcnou správnost závěrů územní studie opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný" úřední postup pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel ověřil, že zpracovatelem odborného akustického posudku (č. P46-19, P46.1-19) není [redacted] místopředseda zapsaného spolku České akustické společnosti, z.s., nýbrž [redacted] který není statutárním orgánem České akustické společnosti, z.s., tj. spolku „*sdružujícího pracovníky v akustice a blízkých oborech*." Spolek „*má za cíle podporovat výměnu informací mezi jednotlivými obory, podporovat výzkum, udržovat kontakty s obdobnými společnostmi v zahraničí a šířit informace o nejnovějších výzkumech prostřednictvím konferencí a seminářů*" (cs.wikipedia.org). Pořizovatel také ověřil, že [redacted] není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a k předloženému odbornému posouzení zpracované rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

> **A55, B88. Leták 2** „Za co utrácí…" demonstruje na příkladu obce Holasice chybné vyhodnocení varianty S10 v neprospěch varianty D6, která má v tabulkové části vygenerované větší zvýšení

hlukové zátěže než S10, přestože je ve variantě D6 navržena menší intenzita dopravy než ve variantě S10.

Vyhodnocení připomínky:

Vyhodnocení jednotlivých variant za účelem jejich porovnání v hlukové studii neprobíhalo na základě tabulkových výstupů ani mapových podkladů, kde v případě Holasic došlo k chybě. Obrázek byl opraven v rámci errat mapových podkladů.

> **A21, B2, B23, B41.** „Hluková studie **nemá správně stanovenou nejistotu**. V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na straně 110 uvedeno: „Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB.“ Tato hodnota není správná. V hlukových mapách podkladu lze dohledat i artefakty, kdy na pár metrech ve volném prostranství dojde k neopodstatněné a fyzikálně **nevysvětlitelné skokové změně hluku** v řádu desítek dB. Je nezbytně nutné opravit podkladový materiál, hodnocení variant, ale i A1 ZÚR. Intenzity dopravního modelu vstupující do hlukové studie jsou zatíženy nejistotou, takže do hlukové studie nevstupují maximálně možné hodnoty. Navíc je zde problém se simulací pouze ve vzdálenosti do 400 m od komunikace a lze poukázat na problém „sešívání“ – simulování oblasti po segmentech a spojování těchto segmentů „neznámým algoritmem.“ Toto spojení vykazuje např. v Bystrci, ul. Píškova chybnou skokovou změnu hluku v řádu 20 dB.

Vyhodnocení připomínky:

V citované větě byla v textu hlukové studie (potažmo i v textu Územní studie JMK) chyba, která byla opravena ve formě errat k HS. Správné znění je „do rozdílu 2 dB“. Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 2 dB. Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace a příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo odečítat). Ke skokové změně vypočtených hodnot hlukové zátěže v některých případech dochází na hranici výpočtové oblasti. Jedná se však o změnu danou ohraničením výpočtové oblasti, která nemá souvislost s přesností výpočtů (s přesností vypočtených hodnot v jednotlivých výpočtových bodech).

> **B13, B14.** *„V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 110 uvedeno, že z hlediska hlukové studie byly doporučeny varianty S.4, S.1, D.3, D.2 a S.2, které vykazují největší přínos, a dodatečně byla přidána varianta S10. S tímto nelze souhlasit, protože **varianty S10 a D3 poškodí nejvíce lidí překročením hygienického limitu hluku v noci** … a protože dálniční a silniční varianty nebyly hodnoceny za stejných podmínek. Konkrétně lze poukázat na tunely V Bystrci, kdy silniční varianty tunel neobsahují a dálniční obsahují. Jako důkaz lze ukázat tabulky variant S1 a D3 trasovaných přes Bystrc. Případně dané hlukové mapy. Dálniční varianta je při obdobné intenzitě dopravy nezanedbatelně šetrnější než silniční varianta, což je způsobeno právě simulací tunelu! “*

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka není relevantní. Z tabulky 8, kterou podatel předložil jako důkaz svého tvrzení, je patrné, že z hlediska počtu lidí ovlivněných nadlimitním nočním hlukem vychází nejhůře ze všech varianta S.9.4 a po ní varianty S.9.3 a D.5. V oblasti městské části Brno-Bystrc bylo pro dálniční varianty použito nejaktuálnější řešení dle dokumentace Silnice I/43 Troubsko–Kuřim, optimalizace

varianty „D“ (Dopravoprojekt, 2003), které obsahovalo návrh tunelového řešení. Pro návrh silniční varianty komunikace 43 v oblasti Brno-Bystrc nebyla v minulosti obdobná dokumentace zpracována, proto zde nebylo předem uvažováno o ochranném opatření ve formě tunelu.

> **B76.** V odůvodnění A1 ZÚR (str. 112) není nikde uveden **nulový vliv jižního obchvatu Kuřimi na komunikaci II/386**, kde jsou aktuálně překračovány hygienické limity hluku, přestože varianty severního obchvatu umí intenzitu dopravy na této problematické komunikaci snížit na cca ¼.

Vyhodnocení připomínky:

Vliv aktivních variant na silnici II/386 je vždy pozitivní. Jižní obchvat sníží intenzitu dopravy na silnici II/386 v případě sledované varianty S.10 o cca 10 % stavu predikovaného pro rok 2035 (varianta 00-2035), zatímco v případě severního obchvatu u varianty D.6 se sníží intenzita dopravy o cca 30 %. Vliv jižního obchvatu na snížení intenzity dopravy na silnici II/386 je sice logicky menší, než vliv severního obchvatu, avšak vzhledem k celkové velmi neutěšené dopravní situaci v Kuřimi je pro porovnávání vlivu variant podstatnější vliv variant právě na silnici II/385. Situaci je třeba posuzovat komplexně a současně uvažovat o regulačních opatřeních, které mohou stav upravit. Je nutné zdůraznit, že město Kuřim zatěžuje nejvíce pohyb vozidel z oblasti Tišnovska přes město. Jižní obchvat je přirozený dopravní koridor pro dopravní proud a vykazuje také maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast. V tomto smyslu má severní obchvat města Kuřimi účinnost nižší, a kromě toho by vyžadoval realizaci dalších dodatečných opatření ve městě pro zvýšení odporu tranzitující dopravě, což by ale omezovalo plynulost místní dopravy a mělo negativní dopady na obyvatele města.

> **B166.** V hlukové studii není uvažována železniční doprava, v rámci města Brna doprava tramvajová, která se podílí na hlukové situaci.

Vyhodnocení připomínky:

Hluková studie pracovala pouze s koridory možného umístění komunikací a bez jejich konkrétního technického řešení. Sloužila výhradně jako podklad pro porovnání variant mezi sebou. Kumulativní a synergické vlivy ze všech typů dopravy bude možné vyhodnotit až po zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí o konkrétní komunikaci, kdy bude známa její přesná poloha a technické řešení, tzn. až v rámci navazujících správních řízení (EIA, územní řízení).

V. Připomínky k rozptylové studii:

> **A1, B41, B120.** V rámci A1 ZÚR JMK je odkazováno na hlavní podklad Územní studii. V rámci této studie bylo hodnoceno znečištění ovzduší v části rozptylové studie. Není vyčíslena a zohledněna **nejistota** v rámci rozptylové studie, **nejistota modelování.** Vyhodnocení se děje pod úrovní nejistoty dat na základě výpočetního šumu, je provedeno pouze slovní zhodnocení bez uvedení konkrétní či alespoň odhadnuté hodnoty. Následně jsou při výsledném hodnocení variant sčítány hodnoty přes stovky obcí a doporučovány varianty na základě změny, která je patrně pod úrovní nejistoty vlastního modelování. Takovéto **závěry** nejsou založené na objektivním vyhodnocení a **musejí být buď podpořeny transparentně uvedenou nejistotou, nebo zcela odmítnuty**.“

Vyhodnocení připomínky:

Modelové výpočty představují zjednodušený popis reálného stavu a dějů, jsou tedy vždy pouze určitým přiblížením k realitě. Do výpočtu rozptylové studie vstupuje řada nejistot, které mohou ovlivnit výsledky výpočtu matematického modelu (viz Územní studie, textová část E. Porovnání variant na základě výsledků hlukové a rozptylové studie, kap. E.2.1.2, E.2.2.2, E.2.6.2). Nejistoty jednotlivých map jsou závislé zejména na hustotě sítě měřicích stanic a na rovnoměrnosti pokrytí

území JMK stanicemi, dále na nejistotách jednotlivých měření na těchto stanicích imisního monitoringu, vstupů do modelů, modelových výpočtů a na použitém způsobu konstrukce plošných map. Přestože mohou být nejistoty zejména některých map dosti vysoké, jedná se o odhady imisního pole, které adekvátně odpovídají použitým podkladům a stavu současného poznání. K nejistotám map je nutno přihlížet při jejich interpretaci. Určitá míra nejistoty je tedy vrozenou vlastností všech matematických modelů a nelze ji zcela eliminovat. Pro imisní modelování prováděné za účelem posouzení (stávající) úrovně znečištění (podle § 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší) je stanoven i způsob výpočtu nejistoty modelování. Ten je blíže specifikován ve vyhlášce č. 330/2012 Sb.: „*U modelování se nejistota definuje jako maximální odchylka naměřených a vypočítaných úrovní koncentrace na 90 % jednotlivých měřicích míst za příslušné období ve vztahu k imisnímu limitu, přičemž se nebere v úvahu časové rozvržení událostí. …. Stacionární měření, jež je třeba zvolit pro porovnání s výsledky modelování, musí být reprezentativní pro rozsah modelované situace.*“ Jedná se však pouze o stanovení nejistoty modelování při modelování stávající úrovně znečištění. U imisního modelování pro výhledové scénáře budoucích let nelze odchylku naměřených a vypočtených úrovní koncentrací stanovit, protože logicky nemůže být znám vývoj ostatní zdrojů znečišťování ovzduší vyjma scénářů použitých pro emise znečišťujících látek původem ze silniční dopravy. Pro rozptylovou studii zpracovanou pro ÚS JMK tedy nelze vyčíslit nejistotu modelování tak, jak to vyžaduje připomínka. Celkové závěry rozptylové studie byly provedeny pro řešené území jako celek, v souladu s cílem a účelem ÚS JMK. „Sečtení hodnot přes stovky obcí“ pro výsledné hodnocení variant v rozptylové studii je tedy postupem adekvátním.

> **A22, A29, B16, B97, B153, B152.** Rozptylová studie neobsahuje **hodnotící kritéria** pro výběr doporučených variant. Nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro rozptylovou studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 111 uvedeno, že z hlediska **rozptylové** studie byly doporučeny varianty D.2, D.3, D.5, S.2, D.1 a S.3, které z hlediska imisní zátěže vykazují největší přínos, a dodatečně je doporučena varianta S.10. V celém podkladovém materiálu ovšem **není uvedeno kvantifikovatelné kritérium ani tabelární hodnoty, které by sloužily pro transparentní výběr doporučených variant**… Je otázkou, proč nebyla rozptylovou studií doporučená varianta D6, která generuje ze všech variant nejmenší množství nového imisního zatížení (viz graf obr. 12 v Příloha E.2 Rozptylová studie dodatek). Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Rozptylová studie – procentní rozdíl oproti nejvýhodnější variantě“ a uvádí, že pokud by byly započítány nejistoty dopravního modelu, bylo by zcela zřejmé, že *například varianta D6 překonává většinu studií doporučených variant nejen v nárůstu, ale i významném poklesu imisního zatížení. Malý pokles na úrovni výpočetního šumu a při zahrnutí různých dopravních řešení mimo primární oblast do vyhodnocení mylně penalizovalo přirozeně šetrné varianty.* Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS“ prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi pod názvem „Podle jakého konkrétního kritéria (rozptylové studie) jsou varianty doporučeny nebo nedoporučeny?“ a uvádí, že kvantifikovatelné kritérium pro doporučení variant není uvedeno. *Nepochopení připomínky jasně ukazuje na neznalost problematiky vyhodnocení dat zpracovatele. Trvám na plném vyhodnocení připomínky a uvedení kvantifikovatelného kritéria a tabelárních hodnot pro sestavení daného grafu. Aby bylo zcela nepochybné, co je to kvantifikovatelné kritérium, uvádím nad rámec připomínky nesouvisející příklad z technické praxe: pravidlo tří sigma.*

Vyhodnocení připomínky:

Kritéria a způsob porovnání variant jsou uvedeny v textu rozptylové studie (Dodatek 2. etapy ÚS JMK, str. E-13). Způsob zpracování rozptylové studie (včetně jejích výpočtových výstupů provedených grafickou a textovou formou) je pro porovnání variant a potřeby Územní studie JMK dostatečný. Z grafu rozptylové studie porovnávajícího varianty na základě počtu obyvatel,

u kterých dojde k nárůstu/poklesu/významnému poklesu z hlediska imisní zátěže oproti nulovému stavu 2035 vyplývá, že varianta D.6 sice generuje minimální nárůst imisního zatížení, ale z hlediska poklesu imisního zatížení nevykazuje přínos jako doporučené varianty D.2, D.3, D.5, S.2, D.1, S.3 (S.10) a nepřekonává je ani z hlediska významného poklesu imisního zatížení. Tvrzení podatele o „nezapočítání" nejistoty dopravního modelu není relevantní: zpracovatel uvedl vypočtené hodnoty zatížení úseků postupnými iteracemi do souladu se „skutečným" zatížením úseků dle kalibračního stavu a provedl kalibraci na požadovanou shodu 10 %. U naprosté většiny úseků bylo této shody dosaženo, v některých případech však nikoliv. V daném případě bylo provedeno 10 iterací. Obecně platí, že není vhodné provádět iterace do nekonečna, neboť tak může dojít k velmi násilné deformaci vstupních mezioblastních vztahů. Z následné analýzy pak vyplynulo, že model vykazuje vyšší procentuální shodu s kalibračním stavem na komunikacích s vyšší intenzitou dopravy. Naopak větší procentuálně vyjádřenou odchylku lze zaznamenat na komunikacích nižších tříd s malou intenzitou. To je dáno prostou skutečností, že faktory, které přesnost modelu ovlivňují, jsou pouze částečně spojeny relativní vazbou s konkrétní komunikací, částečně jde o vlivy ve smyslu absolutní změny (dané např. nezahrnutým cílem dopravy). Pořizovatel trvá na svých závěrech vyslovených v reakcích na připomínky podatele, prezentované v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi. Tzv. „pravidlo tří sigma" nelze na rozptylovou studii aplikovat, protože její závěry vycházejí z výpočtů a odborných odhadů. Studie pracuje s imisním modelováním pro výhledové scénáře budoucích let a s odhady imisního pole odpovídajícími stavu použitých podkladů a současného poznání. Pravidlo 3σ se uplatňuje ve statistice a slouží k eliminaci chyb (odchylek), které vznikají při měření měřitelných hodnot: při aplikaci pravidla se nejprve ve statistickém souboru zjišťuje standardní odchylka změřených hodnot a pak se ze souboru vyřazují všechny hodnoty vzdálené více než 3 směrodatné odchylky od průměru všech naměřených hodnot (více viz cs.wikipedia.org).

> **A48, B31. Leták 4** „Skandál!" napadá chybné vyhodnocení rozptylové studie pro variantu S.10 a průměrné roční koncentrace škodliviny NO_2 v obci Skalička.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka není relevantní. Při kopírování věcně správných číselných údajů imisních příspěvků varianty S.10 do textových souborů došlo k posunutí řádků a sloupců pro variantu S.10 v tabulce a k chybnému výběru číselných hodnot. Chyba již byla projektanty opravena a je součástí errat ke studii. Připomínaná chyba nemohla mít žádný vliv na hodnocení variant v rozptylové studii ani na celkové výsledky územní studie, protože výsledky a závěry rozptylové studie nevycházejí z tabulky s uvedenou chybou, nýbrž z výpočtu, který je věcně správný.

> **A51, B49. Leták 8** „Vedení kraje…" napadá budoucí zhoršení kvality ovzduší v obcích dotčených variantou s průtahem Brna, kam „*vedení kraje tlačí kamiony… a odmítá obchvat*."

Vyhodnocení připomínky:

Leták č. 8 zobrazuje tabulku, která obsahuje rozdíly výsledků vypočtených v aktivních variantách D.6 a S.10 oproti nulové variantě 00-2035. V letáku není uvedeno, z čeho byly tyto hodnoty odvozeny. Jedná se patrně o rozdíl vypočtených průměrných imisních příspěvků na území jednotlivých obcí (uvedených v příloze č. 5 rozptylové studie). Rozdíl příspěvků je v letáku uveden pouze pro vybrané obce a MČ Brna, tedy nikoliv pro celé řešené území a všechny obce zahrnuté do Územní studie JMK. Průměr vypočtených imisních koncentrací na území obce je jedním z vhodných ukazatelů pro prvotní popis imisního zatížení území, pro další analýzy se však jedná o údaj nedostačující. Ze 16 aktivních variant, které byly v ÚS JMK hodnoceny, uvádí leták č. 8 pouze varianty D.6 a S.10. Původní text Územní studie JMK byl zpracován pro 15 aktivních návrhových variant, které byly následně doplněny o variantu S.10. Do sestavy výstupů rozptylové studie byly

doplněny i hodnoty vypočtené pro tuto variantu, avšak při kopírování číselných údajů pro variantu S.10 došlo k chybě, která se projevila nesprávnými údaji u vybraných řádků a sloupců ve zveřejněných souborech. Tyto chyby byly již opraveny a jsou zpracovány ve formě errat a přiřazeny k rozptylové studii.

> **B56.** „V rámci A1 ZÚR JMK, konkrétně v odůvodnění je uvedeno, že rozptylová studie uvádí popis a výsledky matematického modelování kvality ovzduší. Hodnotila imisní zatížení území formou výpočtu průměrných ročních koncentrací látek NO2, PM10, PM2,5, benzen a BaP a dále krátkodobých koncentrací látek NO2, PM10 a CO. **Vyhodnocení imisní zátěže bylo údajně provedeno v grafické, tabelární i textové formě**. Nicméně dle dat výchozího podkladového materiálu se **v tabelární formě krátkodobých koncentrací látek** nachází **pouze PM10**. Hlavní podklad A1 ZÚR je neúplný a výsledné doporučení není tedy prokazatelné ani věrohodné. Podklad obsahuje nepřípustné vady a je nutné ho značně přepracovat a doplnit, stejně jako A1 ZÚR JMK, které trpí vadami převzetím chybných závěrů předmětné studie."

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka není relevantní. Výpočet rozptylové studie byl proveden pro průměrné roční koncentrace látek NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzen a BaP a dále pro krátkodobé koncentrace látek NO_2, PM_{10} a CO. Výstupy výpočtu rozptylové studie byly zpracovány v několika různých formách (viz příloha č. 5 rozptylové studie). Nelze tedy tvrdit, že hlavní podklad A1 ZÚR JMK je neúplný na základě toho, že tabelární formou je proveden pouze výstup z oblasti pro krátkodobé koncentrace PM_{10}. Krátkodobé koncentrace látek NO_2, CO nejsou tabelárně zpracovány, protože pro tyto charakteristiky nejsou počítány rozdíly příspěvků v návrhových variantách a variantě nulové (z důvodu způsobu výpočtu krátkodobých koncentrací v ovzduší je vypovídací schopnost rozdílů těchto hodnot značně limitující). Jejich výstup byl proveden formou grafickou a textovou, což je pro potřeby Územní studie JMK dostatečné.

Rozptylová studie v souladu s ust. § 9 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, prioritně řeší ta území a ty znečišťující látky, u kterých došlo k překročení imisního limitu stanoveného v bodech 1 až 3 v příloze č. 1 k tomuto zákonu. V souladu s touto zákonnou povinností je kladen důraz právě na ty znečišťující látky, u kterých je imisní limit překračován, resp. u kterých existuje na základě historických dat možnost jejich překročení. To však neznamená, že by nebyl výpočet rozptylové studie proveden pro všechny látky dle zadání Územní studie.

> **B168.** Podatel zpochybňuje v rozptylové studii „*hodnocení škodliviny PM2,5 respektive dny s omezenou aktivitou ve studii vlivu na lidské zdraví. Konkrétně je možné v grafické interpretaci poskytnutých dat dle tab6 a tabelární přílohy sestavit dva grafy, které by měly být shodné. V rámci varianty protlačené do A1 ZÚR se však umístění varianty S10 nezanedbatelně liší. Dle dat tabulky 6 se varianta umístila na 11. místě a dle sumy tabelárních dat dle přílohy se umístila na 14. místě. Toto hodnocení mohlo mít vliv na vyhodnocení variant*."

Vyhodnocení připomínky:

Popsaný efekt je pouze zdánlivý a vznikl tím, že v tabelární příloze jsou údaje za jednotlivé obce zaokrouhleny na celá čísla, takže je jejich prostý součet mírně odlišný, než je skutečná hodnota za celé území, uvedená v tab. 6. Tato skutečnost nemůže mít vliv na výsledek hodnocení, neboť správné údaje za celé území jsou ty, které jsou uvedeny v tabulce 6. Jedná se o hodnoty získané přímo sumarizací dat za jednotlivé domy. Údaje za obce a MČ, uvedené v tabelární příloze, jsou informativní a slouží pro rychle srovnání zátěže v konkrétní obci či MČ. Ani z hlediska informativního nelze hovořit o zkreslení, neboť údaje v jednotlivých řádcích se liší od skutečné (nezaokrouhlené) hodnoty nejvýše o 0,45 %. Dále je nutno upozornit, že veličina „*dny s omezenou aktivitou*" do

výsledného porovnání variant z hlediska vlivů na zdraví vůbec nevstupovala. Pro veličiny, vyjádřené v počtu případů, byly použity následující váhové koeficienty: zemřelí (z jakýchkoli příčin) – váha 1; případy rakoviny, leukémie a těžká zranění – váha 0,7; hospitalizace (z jakýchkoli příčin) – váha 0,4; bronchitida – váha 0,2. Dny s omezenou aktivitou, dny pracovní neschopností a příznaky astmatu nebyly do souhrnu započítávány (váha 0).

> **B151.** Podatel nesouhlasí s reakcí OÚPSŘ JMK na „veřejnou oponentní prezentaci ÚS" prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi jako „Rozptylová studie – abstrakt" a uvádí, že graf je nečitelný, že *byl veřejně prezentován a nesplňuje základní požadavky na grafické zobrazení. Skutečnosti maskované zobrazením v textu abstraktu popsány nebyly. Lze souhlasit, že obdobný graf je součástí studie, nicméně vzhledem k rozlišení, a především absenci zdrojových dat grafu nebo konkrétních hodnot pro jednotlivé varianty není zmíněná verze grafu lepší.*

Vyhodnocení připomínky:

Na vědomí. Pořizovatel trvá na svém názoru vysloveném v reakci na připomínku podatele, prezentovanou v září 2019 náměstku Malečkovi a architektu Kynčlovi. Pořizovatel se neztotožňuje s podatelovou poznámkou o nečitelnosti grafu, považuje ji za subjektivní a nepřípadnou. Závěry vyplývající z obsahu grafu jsou navíc v textu abstraktu i v samotné studii popsány slovně.

VI. Ostatní připomínky:

> **B64.** V odůvodnění A1 ZÚR JMK je na str. 152 v části Plochy a koridory uvedeno*: VRT Javůrek – Brno, vedení koridoru: Javůrek – Popůvky – Ostopovice – Brno, Horní Heršpice (napojení na železniční trať č. 250).* Nicméně koridor RDZ02 není v příloze I2 – koridory zaznačen. Nezahrnutí koridoru RDZ02 pro VRT v rámci A1 ZÚR je chybné.

Vyhodnocení připomínky:

Záměr VRT Javůrek – Brno, vedení koridoru: Javůrek – Popůvky – Ostopovice – Brno, Horní Heršpice (napojení na železniční trať č. 250) byl vymezený v ZÚR JMK a není předmětem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.