

Obec	<b>Městská část Brno-Chrlice</b>	Poř. číslo	<b>OB 008</b>
sídlo / adresa	Chrlické náměstí 1/4, 643 00 Brno		

### Připomínky

Zastupitelstvo městské části Brno-Chrlice na svém zasedání 27/VII. Dne 21.2.2018 projednalo oznámení náměstka hejtmána Jihomoravského kraje k možnosti vyjádřit se k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno s následujícím usnesením:

Zastupitelstvo uplatňuje k 1. etapě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále jen „Studie“) tyto připomínky:

- Nesouhlasíme s tím, že jsou záměry vymezené v ZÚR JMK jako návrhové, považovány ve Studii za invariantní.
- Nesouhlasíme s návrhem Jižní tangenty (dále jen „JT“) v trase dle platných ZÚR JMK a požadujeme, aby v dalších etapách Studie bylo uvažováno její napojení na D2 v místě dnešní MÚK u NC Olympia.
- Nesouhlasíme s návrhem Jihovýchodní tangenty (dále jen „JVT“) a požadujeme vyřadit ji z dalších fází zpracování Studie.
- Pro oblast jihu Brna a jižní části brněnské aglomerace požadujeme taková územně plánovací a další zásadní opatření, která by prokazatelně vedla ke snížení existujícího nadlimitního znečištění - protiprávnímu stavu z hlediska překračování zákonných limitů znečišťování ovzduší a hlučnosti.

V příloze přikládáme odůvodnění připomínek.

#### *Příloha:*

### **Připomínky Městské části Brno-Chrlice k 1. etapě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále jen „Studie“) a jejich odůvodnění**

Nesouhlasíme s tím, že jsou záměry vymezené v ZÚR JMK jako návrhové, považovány ve Studii za invariantní.

#### *Odůvodnění:*

*Studie má sloužit jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Cílem Studie by mělo být najít nejlepší řešení, to se v některých případech může lišit od platných ZÚR JMK. Mnohé záměry vymezené v ZÚR JMK jako návrhové jsou kontroverzní a nikdy nebylo prokázáno, že jsou nejvýhodnějším řešením v porovnání s jinými možnostmi (viz další body těchto Připomínek).*

Nesouhlasíme s návrhem Jižní tangenty (dále jen „JT“) v trase dle platných ZÚR JMK a požadujeme, aby v dalších etapách Studie bylo uvažováno její napojení na D2 v místě dnešní MÚK u NC Olympia.

#### *Odůvodnění:*

*Napojení JT na dálnici D2 jihozápadně od Chrlic je skrytou přípravou na její další pokračování Jihovýchodní tangentou (dále „JVT“). Hlavním cílem JT je převedení dálnice D52 na dálnici D2 mimo ulici Vídeňská, která nespĺňuje požadavky na dálniční parametry. Dominantním přepravním proudem tedy bude Vídeň – Brno a opačně. Pro tento směr by bylo vhodnější (kratší a plynulejší), pokud by se JT na D2 napojovala v místě dnešní MÚK Chrlice u NC Olympia. Takovéto řešení by umožnilo návrh křižovatek větvi pro směry Vídeň – Brno a Brno – Vídeň bez snížení návrhové rychlosti a současně by neumožňovalo výhledové prodloužení JT formou JVT směrem na Šlapanicko. Více viz další bod.*

Nesouhlasíme s návrhem Jihovýchodní tangenty (dále jen „JVT“) a požadujeme vyřadit ji z dalších fází zpracování Studie.

*Odůvodnění:*

*JVT by zavedla tranzitní dopravu do oblasti, která jí dosud není zatížena. Zlepšení dopravní obsluhy by navíc vlivem indukce dopravy přineslo navýšení dopravy i na návazných komunikacích procházejících obcemi. Zlepšení dostupnosti by znamenalo rozvoj rezidenční suburbanizace v obcích v okolí JVT a tlak na rozvoj výrobních a logistických funkcí (v případě realizace tedy další nárůst dopravy). S ohledem na charakter území (Slavkovské bojiště, velice kvalitní zemědělské půdy, otevřená plochá krajina s krajinnými dominantami) je nárůst dopravy a prudký rozvoj výstavby nežádoucí.*

*JVT v území neřeší žádné dopravní problémy, pouze dubluje existující dálnice D1 a D2. Obě tyto dálnice již v území existují desítky let a jejich okolí se jim přizpůsobilo, neprochází v bezprostřední blízkosti obytných částí sídel. V případě potřeby lze tyto dálnice zkapacitnit a doplnit protihluková opatření. Lokální dopravní problémy v oblasti navrhované JVT lze řešit menšími a levnějšími obchvaty a přeložkami – např. pro obchvat Chrlic lze využít stávající komunikace Davidkova – Roviny, na kterých postačí provést přestavbu železničního podjezdu (aktuálně již Město Brno připravuje), úpravu křižovatek a rozšíření vozovky.*

Pro oblast jihu Brna a jižní části brněnské aglomerace požadujeme taková územně plánovací a další zásadní opatření, která by prokazatelně vedla ke snížení existujícího nadlimitního znečištění – protiprávnímu stavu z hlediska překračování zákonných limitů znečišťování ovzduší a hlučnosti.

*Odůvodnění:*

*Z textové části studie vyplývá, že v Jihomoravském kraji dochází k plošnému překračování denních imisních limitů prachových částic PM<sub>10</sub>, a to zejména v hustě zalidněných oblastech, jako jsou centrální části města Brna, a kolem intenzivně využívaných dopravních komunikací (dálnice D1, křížení s dálnicí D2 a komunikace Vídeňská). Kromě prachových částic je v oblastech, kde je pro vytápění užíváno spalování pevných paliv a dále kolem výše zmiňovaných intenzivně využívaných dopravních komunikací, problémem benzo(a)pyren. Jedná se o dlouhodobý problém v oblasti města Brna a jeho okolí.*

*Tuhé znečišťující látky jsou důležitou škodlivinou, vzhledem k měření PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> v ovzduší a návaznosti na legislativu (přílohu č. 1 zákona č. 201/2012 Sb.). Hodnocení škodlivin PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> je jedním ze základních parametrů hodnocení kvality ovzduší v České republice, neboť suspendované částice mají významné zdravotní důsledky, které se projevují již při velmi nízkých koncentracích bez zřejmé spodní hranice bezpečné koncentrace.*

*V této souvislosti poukazujeme na zavlečení dálkové tranzitní dopravy přes Brno a brněnskou aglomeraci. Pokud se prokáže, že zavlečení transevropského Baltsko-jaderského silničního koridoru do brněnské aglomerace a do Brna není z hlediska dodržení zákonných limitů realizovatelné, bude nutné komplexně nově navrhnout novou dopravní koncepci pro celý kraj.*

*Pro výslednou dopravní koncepci JMK by mělo být prokázáno, že dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu.*

### **Vyhodnocení připomínek**

Dopisem ze dne 08.12.2018, pod čj. JMK 174683/2017, nabídl Jihomoravský kraj samosprávným orgánům obcí možnost vyjádřit se k analytické části „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Důvodem žádosti bylo ověřit úplnost informací o řešeném území a relevantnost navržených variant z pohledu samospráv, jejichž území je

řešením dotčeno.

Městská část Brno-Chrlice nepožaduje doplnění analytické části o další varianty.

K připomínkám č.1, č. 2 a č. 3 Městské části Brno-Chrlice považujeme za důvodné uvést následující:

Předmětné připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravy, které je stabilizováno v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. Z tohoto důvodu nejsou předmětné připomínky relevantní.

Projektant odpovídá dle § 159 odst. 1 stavebního zákona za správnost, celistvost a úplnost jím zpracované územní studie, 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. Při zpracovávání návrhové části územní studie bude vycházet z jejího zadání, prostuduje připomínky Městské části Brno-Chrlice a vyhodnotí jejich relevantnost při zpracování dopravního modelování, hlukové a rozptylové studie.