



MĚSTO MODŘICE

náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice

Váš dopis zn.:
Ze dne:
Číslo jednací:
Spisová zn.:

Vyřizuje: Ing. Josef Šiška
Telefon/mobil: 537 001 012/602 559 055
E-mail: josef.siska@mesto-modrice.cz
Datum: 23.02.2018

Doporučeně/E-mailem/DS

Vážený pan
Mgr. Martin Maleček
náměstek hejtmana JMK
Jihomoravský kraj
Žerotínovo nám. 449/3
601 82 Brno

Vyjádření k prezentaci analytické části Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, jako podkladu pro Aktualizaci Zásad územního rozvoje JMK

Vážený pane náměstku,

reagujeme na Váš dopis, ze dne 8. prosince 2017, čj. JMK 174683/2017, který jste zaslal obcím brněnské aglomerace a městským částem Brna s žádostí o vyjádření k prezentaci analytické části „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno v centrální části Jihomoravského kraje“, která má být podkladem pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Na základě projednání studie na 40. schůzi Rady města Modřice dne 19. února 2018 a připomínkování zastupiteli města Modřice, Vám tímto zasílám požadované vyjádření. Opakovaně poukazuji na fakt, že postup pořizování ZÚR JMK byl nestandardní v tom, že nedořešil koridory nadmístní silniční infrastruktury JMK ve vlastním zpracování ZÚR. V tomto případě, kdy jsou polohy nadmístních komunikací dopracovávány dodatečně, je nezbytně nutné u předkládané studie provést nápravu s tím, že nelze předjímat žádnou část silniční infrastruktury jako invariantně schválenou a musí dojít k řádnému posouzení výsledných variant pro JMK jako celku.

Dopravně přetížená brněnská aglomerace nesmí být dále zatěžována tranzitní, zejména nákladní dopravou, a naopak tranzitní doprava musí být z tohoto hustě urbanizovaného prostoru maximálně vyvedena, aby byly minimalizovány negativní vlivy hlučnosti a prašnosti na obyvatelstvo.

Níže uvedené vyjádření terminologicky navazuje na schéma úseků koridorů ze str. 12 prezentace ze semináře JMK konaného dne 4. prosince 2017.

- Celkem je v závěru studie uvedeno 15 variant. Nicméně již jen z jejich řazení a návrhu je patrné, co má být dále rozpracováno a co ne. Studie by měla jasně řešit otázku pouze dvou variant pro trasování dálnice D43 dle územních rezerv v ZÚR JMK a otázku dvou variant řešení jihozápadní tangenty, resp. prověření (ne)potřebnosti této komunikace. Jednoznačně nelze souhlasit, aby do brněnské aglomerace byla zbytečně zavlékána tranzitní zejména těžká nákladní - kamionová doprava. Již při projednávání návrhu zadání předmětné studie bylo upozornováno, že postup pořizování ZÚR JMK byl nesprávný a nestandardní v tom, že o hlavních koridorech je rozhodnuto jen pro část koridorů, tedy vytrženě z kontextu ostatních páteřních komunikací, kde k rozhodnutí nedošlo. Je žádoucí trvat na tom, aby kraj tento svůj nesprávný postup napravil a v předmětné studii posuzoval celou silniční infrastrukturu pro kraj, tedy bez předjímání, že o její části bylo již rozhodnuto v ZÚR.



- Rada města **potvrzuje zásadní nesouhlas** s vedením komunikace 43 jako průtahu hustě urbanizované oblasti brněnské aglomerace včetně města Brna, jakož i s návrhem navazující jihozápadní tangenty ve směru k jihu, tedy i s mimoúrovňovou křižovatkou D1 x D43 x Jihozápadní tangenta.
- Rada města **souhlasí** s návrhem na pokračování obchvatu města Brna jižně od D1, který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh města Brna, tj. s úseky H a I, a podporuje jeho realizaci s cílem maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z města Brna. Současně **požaduje**, aby územní studie byla řešena v širších, celokrajských, souvislostech a aby byly maximálně zhodnoceny možnosti jak odvést tranzitní dopravu z celé brněnské aglomerace dalšími trasami dle Politiky územního rozvoje (PÚR ČR) schválené vládou ČR v roce 2009, a to již budovanou dálnicí D55 od Břeclavi k severo-východu, dálnicí D35 severně od JMK a kapacitní silnicí S8 s využitím obchvatů Znojma a Jihlavy.
- Rada města **požaduje**, aby studie zahrнула všechny potřebné obchvaty obcí v brněnské aglomeraci, ale současně **nesouhlasí** s tím, aby části variant páteřní silniční sítě (dálnic a silnic I. třídy) byly anomálně tvořeny silnicemi II. a III. tříd a byly zařazeny do síťových variant páteřního silničního systému, ale **požaduje**, aby tyto komunikace zůstaly kategorizovány jako silnice III. třídy a podle zákona o pozemních komunikacích sloužily jen pro vzájemné spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
- Rada města **požaduje** v oblasti posouzení řešení jihozápadní tangenty zahrnout zpět do posouzení variant řešení stop vedení jihozápadní tangenty nyní ve studii vypuštěnou variantu tzv. Želešickou, případně důsledně prověřit a doložit věcnou argumentací její potřebnost pro dotčenou lokalitu a brněnskou aglomeraci.
- Rada města **požaduje**, aby páteřní dopravní infrastruktura kraje byla navržena ve variantách a byla posuzována pouze jako celek, tj. aby studie napravila chybu z pořizování ZÚR JMK, kdy část páteřní silniční infrastruktury byla v ZÚR JMK zafixována a nyní je ve studii posuzována jako invariantní. Brno a přilehlé části brněnské aglomerace nelze vytrhnout z dopravního kontextu, stejně jako nelze jako jedinou variantu pro kraj posuzovat variantu s koncentrací dálkové tranzitní dopravy do Brna a přilehlých částí brněnské aglomerace. Je naprosto nutné hledat takové varianty, které tranzitní dopravu z této oblasti maximálně vyvedou a dnes již nadlimitně zatíženou oblast dopravně odlehčí.

S pozdravem

Ing. Josef Šiška
starosta

Přílohy:

-Vyjádření zast. Bernátové a zast. Procházky ze dne 14. února 2018 k územní studii ZÚR JMK