

Přílohy

- K Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK), 06.02.2020, KrÚ JMK, OÚPSŘ
- „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“ (AKUSTICKÝ POSUDEK č.: P46-19, Ing. Karel Šnajdr, 13.10.2019)
- reakce projektanta A1 ZÚR, 06.02.2020
- „Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 20.09.2019)
- reakce projektanta A1 ZÚR JMK, 06.02.2020
- „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim, analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“ (Ing. Kalčík, srpen 2019)
- reakce doc. Ing. Petra Holcnera, Ph.D.
- reakce projektanta A1 ZÚR JMK, 06.02.2020
- Problematická místa Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, [REDACTED] 09/2019
- reakce projektanta A1 ZÚR JMK, 06.02.2020

K Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK)

Ke stabilizaci dopravních záměrů v Brně a jeho okolí uložily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) v bodě (436) pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále také ÚS JMK nebo územní studie). ZÚR JMK stanovily cíl – prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy, které jsou v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv. ZÚR JMK stanovily účel – vytvořit sjednocený podklad, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné **posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR.**

Zpracování územní studie je činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu stavebního zákona, tzv. autorizaci. Veřejnou zakázku na zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ a „Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ získala ve výběrovém řízení firma knesl, kynčl architekti, zastřešující tým autorizovaných specialistů zodpovědných za dílčí odborné části obou dokumentů. **ÚS JMK byla zpracována odborníky s potřebnou kvalifikací a letitou praxí v oboru.**

Smyslem územní studie bylo **porovnat jednotlivé varianty nadřazené dálniční a silniční sítě** (dále také varianty) **za stejných podmínek a stejnou metodikou.** Pro pořizování strategických dokumentů či územně plánovacích podkladů, tj. 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 erudiicí.**

Porovnání variant ÚS JMK vychází obecně ze způsobů prostorového navrhování. Jednak byly sledovány a posuzovány dopravně-urbanistické parametry, zejména dopravní účinnost a funkční a prostorové vazby navržených variant. Dále byly sledovány vlivy variant na životní prostředí a lidské zdraví (např. střety s chráněnými oblastmi, zemědělským půdním fondem nebo vlivy na nehodovost). V neposlední řadě byly podrobně hodnoceny vlivy variant na obyvatelstvo z hlediska hluku a znečištění ovzduší podle výsledků hlukové a rozptylové studie. Všechna tři hodnocení jsou rovnocenná. Řazení variant do kategorií doporučené, nedoporučené či možné vychází z výsledků hodnocení uvedených tří způsobů porovnání a výsledného průniku těchto porovnání.

Výsledkem doporučení projektanta ÚS JMK byly tři varianty koncepčního uspořádání dálniční a silniční sítě, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných ve II. etapě ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných ve II. etapě ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku, ochrany ovzduší a obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční a silniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Možnost využití ÚS JMK schválil pořizovatel podle § 25 stavebního zákona dne 15.01.2019 a dle § 30 odst. 5 stavebního zákona vložil data o územní studii do evidence územně plánovací činnosti. Závěry

ÚS JMK jako podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK byly zahrnuty do návrhu zprávy o uplatňování ZÚR JMK, která je zadáním aktualizace. Při projednání Zprávy o uplatňování nebyl ze strany dotčených orgánů ani Zastupitelstva JMK uplatněn požadavek na zpracování dalších variant. Dne 28.03.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje byla Zpráva o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016–12/2018 (dále také Zpráva) schválena. **Výše uvedený postup je plně legitimní a v souladu se stavebním zákonem.**

Při zpracování 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) včetně vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Při vyhodnocení vlivů jsou v souladu se stavebním zákonem zhodnoceny stávající a předpokládané vlivy navrhovaných záměrů, a to i v souvislosti s již vymezenými záměry v ZÚR JMK.

Ke společnému jednání o návrhu A1 ZÚR JMK byly podány připomínky zejména k modelování dopravy, rozptylové studii (RS) a hlukové studii (HS), které byly součástí ÚS JMK. ÚS JMK byla podkladem A1 ZÚR JMK, není její součástí. 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 Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

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 vznikl 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.

Účelem RS bylo vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě s využitím nejlepšího dostupného způsobu vyhodnocení. Připomínky k RS se snaží vyvolat dojem řady chyb na straně vstupních údajů, vlastního modelu i interpretace výsledků a to tak, že na předmětnou studii kladou nároky a cíle, které nemá a ani nemohla mít. Zejména požadavek na důslednou aplikaci „Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší“, vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR, který jednak nelze na tento rozsah a způsob hodnocení využít a současně pro tento typ studií ani není určen, dokládá nesprávné pochopení rozdílu mezi rozptylovou studií pro účely územního plánování a rozptylových studií pro jednotlivé stavby. Metodika posuzované rozptylové studie z důvodu absence jakékoli metodiky pro studie tohoto rozsahu a účelu vychází z odborné diskuze a ve svém výsledku je zcela dostatečná pro cíl územní studie, tedy vzájemné porovnání jednotlivých variant a jako podklad pro aktualizaci zásad územního rozvoje.

Připomínky k RS jsou shrnuty zejména v oponentním materiálu „Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 20.09.2019), na který je v připomínkách odkazováno. Tento materiál včetně jeho vypořádání projektantem ÚS viz příloha vyhodnocení.

Účelem HS je vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě v případě, kdy jsou známy jen koridory možných umístění komunikací bez jejich jasného trasování a bez znalosti konkrétních technických řešení. Pro takovýto typ úkolu neexistuje žádný metodický pokyn, jak takovou studii zpracovat. Připomínky k HS se snaží vyvolat dojem řady chyb na straně vstupních údajů, vlastního modelu i interpretace výsledků a to tak, že na předmětnou studii kladou nároky a cíle, které nemá a ani nemohla mít. Zejména požadavky na návrhy konkrétních technických řešení jednotlivých staveb jdou nejenom za hranu možností územního plánování jako takového, ale i za hranu požadavků EIA. Konkrétní technická řešení u dopravních staveb bývají až součástí DÚR, a to ještě bývají zpřesňována ve fázi DSP. Způsob zpracování této hlukové studie z důvodu absence metodiky pro studie tohoto rozsahu a účelu vychází z odborné diskuse a ve svém výsledku je zcela dostatečný pro cíl územní studie, tedy vzájemné porovnání jednotlivých variant a jako podklad pro aktualizaci zásad územního rozvoje.

Připomínky k HS jsou shrnuty zejména v oponentním materiálu „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“ (AKUSTICKÝ POSUDEK č.: P46-19, Ing. Karel Šnajdr, 13.10.2019), na který je v připomínkách odkazováno. Tento materiál včetně jeho vypořádání projektantem ÚS viz příloha vyhodnocení.

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 a rozptylová studie, obě zpracované jako součást ÚS JMK, odpovídají svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byly vytvořeny. Každá konkrétní stavba umísťovaná do koridorů vymezených v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení.

Krajská hygienická stanice jako dotčený orgán hájící veřejný zájem podle zákona o ochraně veřejného zdraví vydala k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko dne 04.11.2019.

Jihomoravský kraj obdržel dle § 37 odst. 6 stavebního zákona souhlasné stanovisko ministerstva životního prostředí (MŽP) k návrhu A1 ZÚR JMK jako koncepci (dále jen stanovisko SEA) podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Ve stanovisku SEA stanovilo MŽP požadavky k zajištění minimálních možných dopadů realizace A1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000.

Krajský úřad Jihomoravského kraje obdržel dle § 37 odst. 8 stavebního zákona stanovisko ministerstva pro místní rozvoj z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje. Ve stanovisku jsou ministerstvo konstatuje, že z hledisek jím chráněných zájmů je možné zahájit řízení o vydání A1 ZÚR JMK.

Dne 06.02.2020, KrÚ JMK, OÚPSŘ

Ostatní přílohy viz samostatné soubory.