

Vyhodnocení připomínek obcí a MČ Brna

Obsah

01.	Město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno	2
02.	Městská část Brno-Bosonohy, Bosonožské náměstí 1, 642 00 Brno-Bosonohy	6
03.	Městská část Brno-Chrlice, Chrlické nám. 4, 643 00 Brno	36
04.	Městská část Brno-Kníničky, Nová 11, 635 00 Brno	47
05.	Městská část Brno-Líšeň, Jírova 2, 628 00 Brno.....	64
06.	Město Bzenec, Náměstí Svobody 73, 696 81 Bzenec	64
07.	Obec Jamolice, Jamolice 8, 672 01 Jamolice	66
08.	Obec Jinačovice, Jinačovice 83, 664 34 Kuřim.....	66
09.	Obec Lhota Rapotina, Lhota Rapotina 15, 679 01 Lhota Rapotina	71
10.	Obec Lubě, Lubě 15, 679 21 Lubě.....	72
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 Všechnovice, Všechnovice 32, 666 03 Tišnov 3	75
12.	Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice	93
13.	Obec Ratíškovice, U Radnice 1300, 696 02 Ratíškovice	96
14.	Město Šlapanice, Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice	97
15.	Obec Troubsko, Zámecká 150/8, 664 41 Troubsko	99
16.	Městys Velké Němčice, Městečko 85, 691 63 Velké Němčice	119

01. Město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno

Poř. číslo	O 042	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 159096/2019					
Právník osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:		Město 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. <u>DS40 (dálnice D43 nebo silnice I/43)</u> 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 obydlanou 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). <u>DZ12 (rekonstrukce železniční tratě na Českou Třebovou)</u> 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 obestavení objekty včetně obytných zcela nevhodné pro vedení 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 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 určených.

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 přípravu 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 opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytí komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovně 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 úrovně 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 Bystřec – 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.

02. 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
Právnícká 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					

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 nedostatecích 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 síť 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 převzata 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 nekonceptní 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. vytiženost, 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 „sít 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 jejich 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, pojmány 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 námítky.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť 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 síť 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 znečištění 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 obojení 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 nepřipadně 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 masivní 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 jakákoliv 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 takovému 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 Všechnovice 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 polévatvého 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 hejtmána 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 hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted] ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasa 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 hejtmána 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 nenavrhují 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 nepřipustného 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 zpracována 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 zavlákání 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 nadstandardními 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 pořízování 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 populaci 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. **Přínejmenším 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.jmpcsso.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 dopravu 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, Bystřec, 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 výstavbou „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 městu Brna.
- 6.28. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřipustně 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 nepřipustné.
- 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 nepřipustné. 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 hluknost 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 emisními 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 existující 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 znečištění 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 Znojenské 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, Všechnovice, 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 způsobem 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 námítky.

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 síti 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 popsanych 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 nepřipustné. 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 období 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 Aktualizací 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 PM₁₀ je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisích dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace PM_{2,5} i PM₁₀ 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 koncentracích uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM₁₀, PM_{2,5} i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřicí 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 odebíráán 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 Tišnova. 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 Tišov 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 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 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 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 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 nepřipadný, 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 plánem), 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 nepřipustné. 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 (bliže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřipustná, 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 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). 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 nepřipustné. 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
Právnícká 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, nezátěžovala 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 síti 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 křižovek. 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 dálnice 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 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. 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 neumísťují 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.

03. 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
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:	Městská část Brno-Chrlice				
		osoba oprávněná jednat jménem právnícké 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 Územní studie							
1.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR							
ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabýly 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 síti 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 nedostatecích 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 síť 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 „sít 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 všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky.

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 návrhu 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 znečištění 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.**

Přípomínka 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 AI ZÚR JMK. V rámci územní studie byla zpracována 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 nadstandardními 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 požívaní 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 křížování 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. **Přínejmenším 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>

kteřá 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 způsobem 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 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 síti 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 plánem), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokovaním“ 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 nepřipadný, 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 Brna 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 plánem), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokovaním“ 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.

04. 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
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		Městská část 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 AZÚR 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 porovnání 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 hlukosti (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 hejtmána 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 hejtmána 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 nepřipadná, 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 zavláčenou 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 DI 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 hejtmána 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 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. 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.

4. Návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vychází z dokončené „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (dále jen „*ÚS nadřazené síti*“). S touto ÚS nadřazené síti Zastupitelstvo MČ Kníničky **nesouhlasí**, neboť její závěry nepokládá za založené na korektních přístupech, a to jak v přístupech k dopravnímu modelování, tak k návazným posouzením z hlediska hlučnosti, znečištění 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.

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.

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 hejtmána 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 hejtmána 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 polévatého prachu frakce PM 10 s průměrováním za 24 hod, není koncentrován v těsné blízkosti komunikace s mobilními zdroji znečištění, 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 síti 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 hejtmána 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 hejtmána 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 síti

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. 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 věžnice 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.

10. Zastupitelstvo MČ Kníničky **souhlasí** s původním návrhem ve studii na pokračování obchvatu města Brna jižně od DI (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 hejčmana 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 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 PM10 (místa 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 Kuřimi, 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 hejtmána 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 hejtmána 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 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 nepřipadná, 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 **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.
- 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 hejtmána 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.

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 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 nepřipadné 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 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.

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 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 nedostal 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 nadstandards 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 státního 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**“ neznámá 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 celého 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 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 D1 — 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 D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018*“ do AZÚR JMK zapracovat jako celek, a to až po MÚK Skalici nad Svitavou a včetně obchvatu Sebranic.

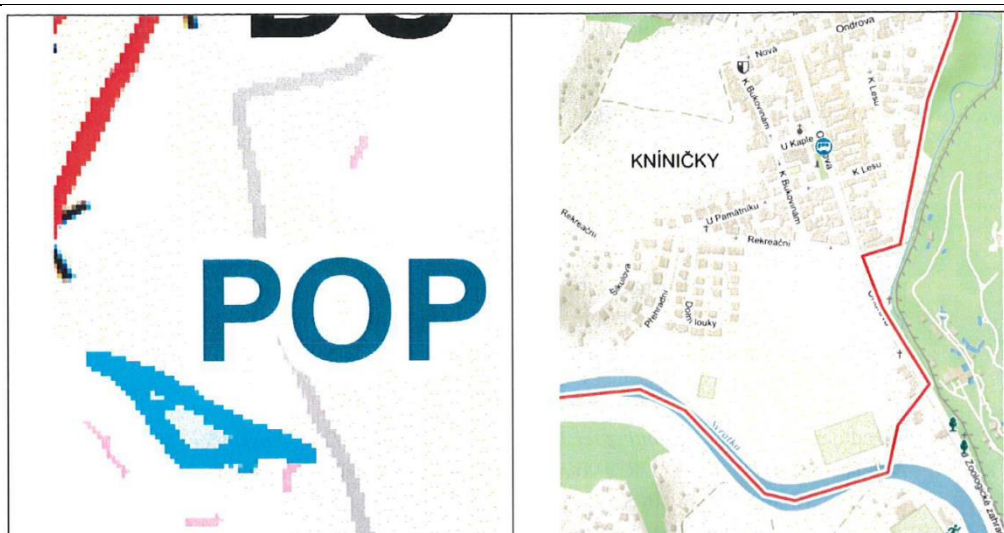
U MÚK Skalice nad Svitavou je požadováno koridor D43 ukončit, neb v tomto bodě již existuje přímé a modernizované napojení města Boskovice silnicí 11/150.

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 Svatkou 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 Svatky, 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 hejtmána 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 zpracování 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 rozptylové studii, 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 spojit:

- Městské uzly typu:
 - o Hlavní města členských států EU
 - o Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
 - o Velké námořní přístavy a letiště
 - o 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 fází 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 popsanych 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 Brna 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“ (Aquatix 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 „vyblokovaním“ 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.

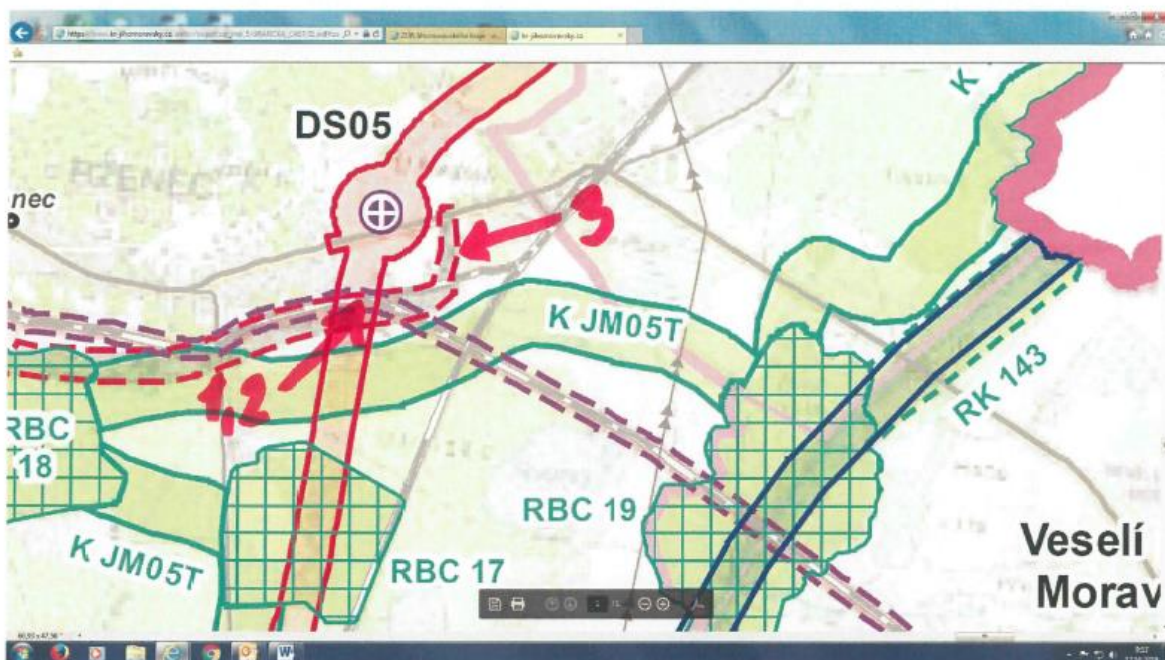
Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

05. 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											
Právník osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:		Městská část 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 odst. 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.																		

06. Město Bzenec, Náměstí Svobody 73, 696 81 Bzenec

Poř. číslo	O 060	Datum	17.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 148936/2019					
Právník osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:		Město 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: Kolize projektu silnice D 55 (stavby 5510) v návaznosti na přeložku silnice I/54. Kolize projektu silnice D 55 (stavby 5510) s rekonstrukcí železničního úseku Veselí nad Moravou – Kyjov. 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.

07. Obec Jamolice, Jamolice 8, 672 01 Jamolice

Poř. číslo	O 172	Datum	21.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 150566/2019											
Právnícká osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:		Obec 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.																		

08. Obec Jinačovice, Jinačovice 83, 664 34 Kuřim

Poř. číslo	O 182	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 159505/2019					
Právnícká osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:		Obec 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 rámeček obce**.

2) Udržení charakteristiky a dosažení cílových kvalit krajinného 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 platného 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 zvláště 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 platném 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 průlomů 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 **dodržení estetiky harmonického průchodu komunikace úžlabím Jinačovického průlomů** 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 opřeneho 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 I) 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 „vyblokovaním“ 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 přípravu 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 opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úsecích úrovnově 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 úrovně 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.6.2.9. *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 vymežit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehradý 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.

09. 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
Právnícká osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:			Obec 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 23.09.2019 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 úrodné 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 NEOBHAIJITELNÉ.

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.

10. Obec Lubě, Lubě 15, 679 21 Lubě

Poř. číslo	O 279	Datum	03.11.2019	KEVIS (kód)	qavZz	Č.j.	JMK 159496/2019
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		Obec 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 – Třeštělec a jejich ochranná pásma a ochranné pásmo PP Čtvrťky 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 dálnice 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.

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 Všechnovice, Všechnovice 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
Právnícká osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:		Obec Malhostovice/583341 Obec Moravany/583413 Obec Ostopovice/583596 Obec Skalička/545295 Obec Všechnovice/584169				
	osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Petr Grünwald, starosta Bc. Helena Kadlečíková, starostka 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 Všechnovice 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 síť 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 nedostatecích 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 síť 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 jejich 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 všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky.

Návrhy důkazů:

- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)
- Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť 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 síť 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 znečištění 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 obehnutí 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 nespolečná, že ani přibližně nespolečně specifikuje 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 masivní 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 uvažováním paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovému 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 Všechnovice 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 polévatvého 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 obydlí území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmána 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 hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [REDAKCE] 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 hejtmána 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 nepřipustného 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: 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 zpracována 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 nadstandardními 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 křížování 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 populaci 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 způsobem 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 námítky.

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 síti 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 popsanych 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 bytí 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 období 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 Aktualizací 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 emisích 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 koncentracích 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 měřicí 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/18qroc/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 Tišnova. 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 Tišov 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 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 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 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 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 „vyblokovaním“ 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 nepřipadný, 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.

12. Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice

Poř. číslo	O 316	Datum	31.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 155252/2019
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		Město 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 architekti 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 I) 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 NADŘÁZENÉ 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 dálnice 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 Chřlice+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.

13. Obec Ratíškovice, U Radnice 1300, 696 02 Ratíškovice

Poř. číslo	O 447	Datum	26.09.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 138049/2019
Právníká osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		Obec 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.							

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
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		Město 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.

15. Obec Troubsko, Zámecká 150/8, 664 41 Troubsko

Poř. číslo	O 560	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 159342/2019
Právníká osoba (identifikační údaje)	název / ICOB:			Obec 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 nabývaly 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 síti 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 nedostatecích 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 síti 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. bodové 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 „sít 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 jejich 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 (hlukných) 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 zpřísnování 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 Čepa ve Střelcích. 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 námítky 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 územního rozvoje nesmí řešit koncepci rozvoje území obce, takovou koncepci stanovuje územní plán;“,

a požadavku obce proto nevyhověl a námítku 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 souladného 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 tohoto 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 všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky.

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 návrhu 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 síť 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 znečištění 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 obehnutí 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 nepřipadně přenášnými 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 nespolečná, že ani přibližně nespolečňuje 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 masivní 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 uvažováním 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 Všechnovice 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 polévatvého 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 obydlí území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmána 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 hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted] ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasa 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 hejtmána 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 nepřipustného 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, Nebovídy, 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, Nebovídy, 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, autobus 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.

Připomínka č. 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.

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 zpracována 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 zavlákání 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-Bystřec.**

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 nadstandardními 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 požadování 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 křížování 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 populaci 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*

památky, 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. **Přínejmenším 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.jmpcsso.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 způsobem 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 námítky.

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 vymežit koridor DS10 s ohledem na minimalizaci rozsahu záborů ZPF a vlivů na odtokové poměry.
- Zpřesnit a vymežit 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 síti 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 neumísťují 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 popsanych 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 nepřipustné. 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 bytí 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 období 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 Aktualizací 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 emisích 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 koncentracích 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 měřicí 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 nepřipadný, 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.

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
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		Městys 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 námítka k návrhu Územní plán sídelního útvaru Velké Němčice

1. Předmět připomínky nebo námítky:

Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, **D2 Rozšíření odpočívky Zeleňák, (DUR-2019/0263)**

2. Odůvodnění námítky:

Městys Velké Němčice podává námítku k plánované výstavbě odpočívky v lokalitě Zeleňák v k.ú. Velké Němčice. Důvodem námítky 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 [REDACTED]

4. Vymezení území dotčeného námítkou:

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 projednání⁽²¹⁾ 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 vymezení 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 „Zeletník“ 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 navazně 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 odpočívky Velké Němčice uveden požadavek na zpřesnění a vymezení plochy DS63 odpočívky 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.