Vyhodnocení připomínek – veřejnost

Obsah

01. [redacted] 4
02. [redacted] 5
03. [redacted] 6
04. [redacted] 7
05. [redacted] 8
06. [redacted] 11
07. [redacted] 12
08. [redacted] 15
09. 28 občanů 20
10. [redacted] (podpisy 372 občanů) 21
11. Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování 27
12. [redacted] 33
13a. Spokojené díly z.s. / 22672818 36
13b. Spokojené díly z.s. / 22672818 63
14. Spolek za lepší životní prostředí, z.s. / 227 177 157 70
15. Spolek Obchvat, z.s. / 266 06 119 72
16. [redacted] 73
17. Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s. 90
18. [redacted] 107
19. 836 občanů 109
20. 877 občanů 112
21. 886 občanů 113
22. [redacted] (podpisy 3336 občanů) 115
23. 69 občanů 124
24. [redacted] (podpisy 112 občanů) 129
25. Pěkný jih z.s. / 22725351 136
26. [redacted] (podpisy 3361 občanů) 161
27. [redacted] 170
28. Drásovská iniciativa, z.s. / 02835029 195
29. [redacted] 220
30. Občanské sdružení Drásov, z.s. / 22815988 245
31. [redacted] 270
32. [redacted] 277

33. 14 občanů.....278
34. [redacted].....279
35. [redacted].....304
36. [redacted].....328
37. [redacted].....336
38. Spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně Bosonohách, z.s./26660407 345
39. Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s./75053446.....353
40. [redacted](podpisy 3 občanů) 363
41. Přehradní s.r.o.....369
42. [redacted](podpisy 332 občanů) 369
43. dtto 42. [redacted](podpisy 332 občanů) 369
44. [redacted].....379
45. Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kniničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. / 266 53 486 384
46. [redacted].....526
47. [redacted].....527
48. [redacted].....532
49. [redacted].....534
50. [redacted].....536
51. [redacted].....537
52. [redacted].....538
53. [redacted].....540
54. [redacted].....564
55. [redacted].....566
56. [redacted].....566
57. [redacted].....568
58. dtto 57. [redacted].....568
59. [redacted].....573
60. [redacted].....574
61. [redacted].....575
62. [redacted].....575
63. [redacted].....576
64. [redacted].....577
65. [redacted].....578
66. [redacted].....580
67. [redacted].....581

68. [redacted] **582**
69. [redacted] **583**
70. [redacted] **584**
71. [redacted] **584**
72. [redacted] **585**
73. [redacted] **585**
74. [redacted] **587**
75. [redacted] **588**
76. [redacted] **589**
77. [redacted] **591**
78. [redacted] **591**
79. [redacted] **592**
80. [redacted] **593**
81. [redacted] **593**
82. [redacted] **593**
83. [redacted] **595**
84. [redacted] **596**

01. [redacted]

Poř. číslo	**V 01**	Datum	02.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 141831/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

zasílám připomínku podle § 42 odst. 2 v návaznosti na § 37 odst. 3 stavebního zákona k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v tomto znění:
Požaduji, aby byla prověřena možnost doplnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v příslušných částech o jihozápadní silniční obchvat obce Lipůvka, který by společně s již navrženým jihovýchodním obchvatem obce Lipůvka umožnil průjezd vozidel ve východo-západním směru zcela mimo obec po přeložce silnice II/379. Hrubý náčrtek požadovaného obchvatu zde: https://mapy.cz/s/kerusarosu Dále požaduji, aby křížení silnic II/379 a I/43 bylo řešeno všesměrnou mimoúrovňovou křižovatkou.

Odůvodnění:
- počet vozidel projíždějících od Tišnovska přes Lipůvku na Blanensko, Adamovsko a Vranovsko není zanedbatelný a citelně by ulevil dopravě v obci
- tuto trasu po II/379 od Velké Bíteše po Vyškov využívají také nákladní vozidla jako severní obchvat brněnské aglomerace
- nemalý je rovněž počet vozidel projíždějících z východního Tišnovska přes Lipůvku směrem na Brno
- v případě dlouhodobých i krátkodobých uzavírek hlavního tahu II/385 v úseku Čebín-Kuřim-I/43 (např. při dopravní nehodě) jezdí veškerá doprava z Tišnovska směřující na Brno přes Lipůvku a intenzity dopravy se zde zvýší až na cca 20000 vozidel/den.
- šířkové uspořádání silnice II/379 v obci Lipůvka v úseku od hřbitova po křižovatku s I/43 (naproti obchodnímu středisku Jednota) je naprosto nedostačující, odpovídající spíše úrovni místní komunikace, stísněné podmínky neumožňují rozšíření silnice ve stávající trase, ve značné části této trasy zcela chybí chodníky a tudíž se mezi vozidly pohybují chodci i děti a to i v místech dvou pravoúhlých zatáček, kde je minimální rozhled a delší vozidla (nákladní, autobusy), zde vybočují do protisměru a riziko kolize s protijedoucími vozidly a chodci je extrémní
- křižovatka II/379 a I/43 v obci Lipůvka (naproti obchodnímu středisku Jednota) zpomaluje dopravu v obci v hlavním severojižním směru po I/43. Kvůli vozidlům, která odbočují, čekají na odbočení nebo se připojují ze silnice II/379 často musí zpomalovat, zastavit nebo stát vozidla na hlavním tahu I/43. Časté brzdění a rozjíždění zbytečně zvyšuje úroveň hluku a emisí v obci.
- vzhledem k tomu, že v úseku Kuřim-Černá Hora na plánované budoucí D43 není plánovaná žádná křižovatka, bude mít i výhledové postavení této komunikace zanedbatelný vliv na snížení intenzit dopravy v předmětném úseku silnice II/379, naopak ji někteří z Lipůvecka mohou začít používat jako přivaděč na nejbližší křižovatku D43 u Kuřimi.

Prosím o sdělení, jak bylo s mojí připomínkou naloženo.

Vyhodnocení připomínky

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah. Ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK nebyly uplatněny připomínky k prověření vymezení jihozápadního obchvatu Lipůvky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

02. [redacted]

Poř. číslo	V 02	Datum	09.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 145278/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

Námitky ze strany občana k dokumentu „návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“

Jako vlastníci dotčeného pozemku p.č. [redacted] a rodinného domu [redacted] podáváme v zákonné lhůtě 30 dní (viz zveřejněno na úřední desce od 23.9 2019 – KÚ JMK – lhůta 30 dnů; veřejné projednání 3.10 – lhůta 7 dnů) tj. do 10.10 2019 námitky k uplatnění „Změna č. 2. územního plánu obce Ořechov“ na Obecním úřadě v Ořechově. Lhůta 7 dnů není stanovena dle platných vyhlášek a zákonů

Dle výkresu „01A koordinační situace (formát .pdf, velikost 4.13 MB)“, který je součástí „ZMĚNA Č.2 ÚZEMNÍHO PLÁNU OŘECHOV“ je pozemek s [redacted] evidován jako „**Plochy veřejných prostranství – U**“, přičemž se na pozemku evidentně nachází volná plocha se zelení – trávníkem. Pozemek je chybně zařazen a měl by být pozemek rozčleněn, kde bude zohledněna jeho část se zelení, tj. bude uvedena jeho část jako „**Plochy sdílení zeleně – Z**“.

Dále upozorňujeme na vyjádření, které bylo poskytnuto k předchozí dokumentaci, kde bylo požadováno předložit **vyhodnocení SEA** a předložit variantní řešení. Dále uvádím následující textaci z dokumentu „Návrhu Zprávy o uplatňování Územního plánu Ořechov“ „*Vzhledem k nejasnému požadavku na prověření územních rezerv a jejich případné zařazení do návrhu, stanovil dotčený orgán povinnost vypracovat dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), vycházející z principu předběžné opatrnosti.*“ Dále je zde uvedeno pouze konstatování “***To znamená, že touto změnou nebude tato část stávajícího územního plánu měněna***“, což lze chápat, že zbývající část územního plánu nebude dotčena žádnou výstavbou či jakoukoliv změnou stavby, proto bylo vydáno stanovisko pod č.j. **JMK 142228/2016**, kde uvádí „*Dotčený orgán neuplatňuje posouzení vlivů na životní prostředí a zpracování dokumentace SEA*.“ Což je v přímém rozporu se záměrem obce Ořechov.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel posoudil výše uvedené podání dle obsahu a shledal, že celé podání se týká pouze Změny č. 2. Územního plánu (dále jen „ÚP“) Ořechov a nikoli projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Z úvodu podání je zřejmé, že podatelky nerozlišují mezi veřejnou vyhláškou, kterou byl dne 23.09.2019 zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnou vyhláškou, kterou byl zveřejněn návrh Změny č. 2 ÚP Ořechov. Stanovení základní koncepce rozvoje území obce, tj. stanovení a vymezení ploch s rozdílným způsoben využití je dle § 43 stavebního zákona úkolem územního plánu a nikoli aktualizace zásad územního rozvoje. Náprava požadovaná podatelkami je tudíž předmětem řešení Změny č. 2 ÚP Ořechov a nikoli návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Připomínka nesměřuje k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pořizovatel telefonicky ověřil, že předmětné podání bylo rovněž uplatněno ke Změně č. 2 ÚP Ořechov přímo a nebylo tudíž důvodné podání postupovat pořizovateli Změny č. 2 ÚP Ořechov, kterým je Městský úřad Šlapanice, odbor výstavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

03. [redacted]

Poř. číslo	**V 03**	Datum	15.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 148049/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrhu aktualizace č. 1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území na kat. území Babice /Svitavou oblast NRBC 31 připomínkujeme a sdělujeme:

<u>ZÁSADNÍ ZÁVAZNÉ NESOUHLASNÉ STANOVISKO</u>

se zahrnutím našich parcel do výše uvedené oblasti NRBC 31. Nemáme zájem o případné limity, zákazy a omezení dané touto oblastí na našich parcelách, přičemž např. označený výřez na výkrese ploch severozápadně od našich parcel v obci není nijakým způsobem limitován.

Naše parcely jsou označeny na výkrese a doloženy výpisem a snímkem z katastru nemovitostí.

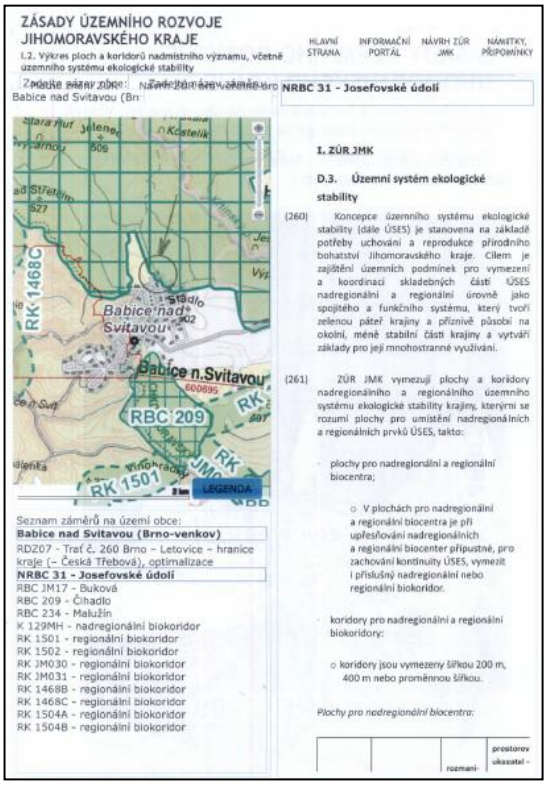
Aktualizaci upravte LIMITNĚ až po místní komunikace, označeno červeně na výkrese z katastru nemovitostí, čísla [redacted] vše mimo naše pozemky. Naše pozemky jsou pč.: [redacted]

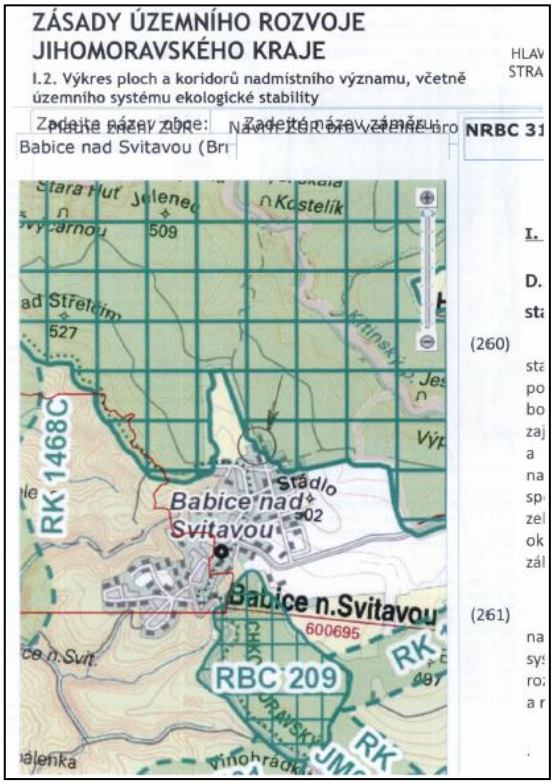
Přílohy:

- výpis z katastru nemovitostí
- výřez z katastrální mapy

(pozn. tyto přílohy nejsou zobrazeny z důvodu ochrany osobních údajů – GDPR.)

- dva výřezy *(pozn. z webové aplikace pro vyhledávání záměrů v obcích v ZÚR JMK)* – viz níže





Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve zněni pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatelů týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatelů brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK, což dokládají i přiložené mapové výřezy ze ZÚR JMK, nikoli z projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC 31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části *„(k bodům 260–262)“* kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

04. [redacted]

Poř. číslo	**V 04**	Datum	21.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 150600/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

Nesouhlasné stanovisko

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrh aktualizace č. 1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území na kat. území Babice nad Svitavou oblast NRBC 31 připomínkujeme a sdělujeme zásadní závazné nesouhlasné stanovisko se zahrnutím parcel: [redacted] do oblasti NRBC 31. Nemáme zájem o rozšíření oblasti do obytné zóny a o případné omezení s tímto související.

Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve zněni pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatelky týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatelky brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC 31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části „(k bodům 260–262)“ kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

05. [redacted]

Poř. číslo	**V 05**	Datum	21.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 150605/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrhu aktualizace č. 1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území na katastrálním území Babice nad Svitavou oblast NRBC 31 připomínkujeme a sdělujeme **ZÁSADNÍ ZÁVAZNÉ NESOUHLASNÉ STANOVISKO**

se zahrnutím našich parcel do výše uvedené oblasti NRBC 31. Nemáme zájem o případné limity, zákazy a omezení dané touto oblastí na našich parcelách, přičemž např. označený výřez na výkrese ploch severozápadně od našich parcel v obci není nijakým způsobem limitován.

Naše parcela je označena na výkrese a doložena výpisem a snímkem z katastru nemovitostí.

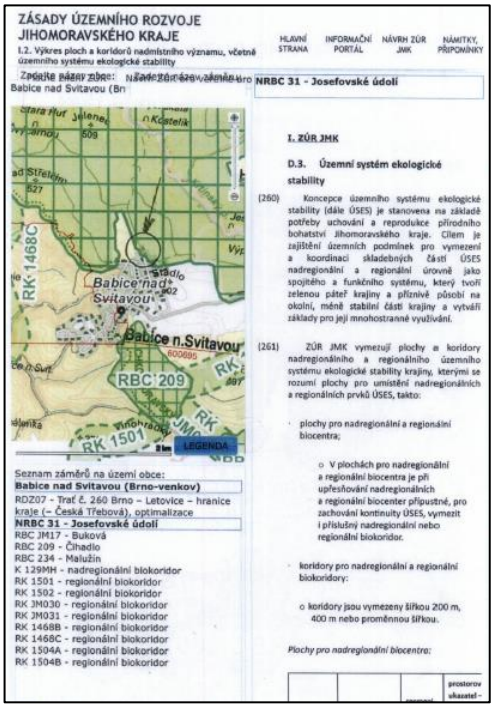
Aktualizaci upravte LIMITNĚ až po místní komunikace, označeno červeně na výkrese z katastru nemovitostí, čísla [redacted], vše mimo naše pozemky.

Přílohy:

- katastrální mapa 2 x

  (pozn. tyto přílohy nejsou zobrazeny z důvodu ochrany osobních údajů – GDPR)
- zásady ZÚR JMK 3 x

  (pozn. z webové aplikace pro vyhledávání záměrů v obcích) – viz níže



ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

HLAVNÍ STRANA | INFORMAČNÍ PORTÁL | NÁVRH ZÚR JMK | NÁMITKY, PŘIPOMÍNKY

I.2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability

Zpět na výběr zóny: Zpět na výběr záměrů

Babice nad Svitavou (Br

NRBC 31 - Josefovské údolí

Seznam záměrů na území obce:

Babice nad Svitavou (Brno-venkov)

RDZ07 - Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace

NRBC 31 - Josefovské údolí

RBC JM17 - Buková
RBC 209 - Čihadlo
RBC 234 - Malužin
K 129MH - nadregionální biokoridor
RK 1501 - regionální biokoridor
RK 1502 - regionální biokoridor
RK JM030 - regionální biokoridor
RK JM031 - regionální biokoridor
RK 1468B - regionální biokoridor
RK 1468C - regionální biokoridor
RK 1504A - regionální biokoridor
RK 1504B - regionální biokoridor

I. ZÚR JMK

D.3. Územní systém ekologické stability

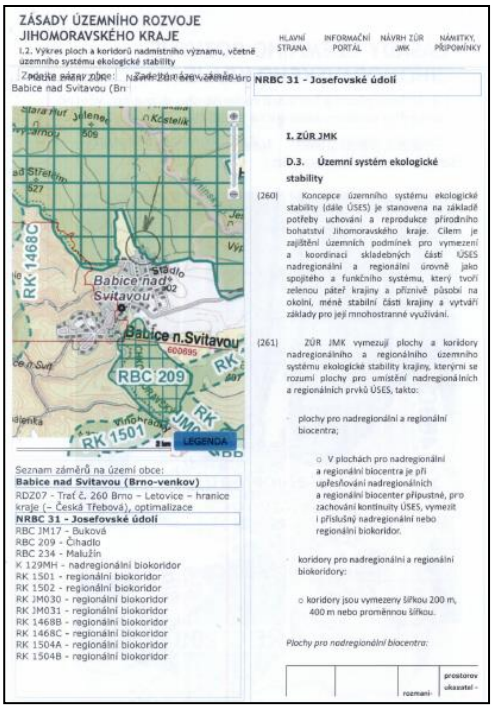
(260) Koncepce územního systému ekologické stability (dále ÚSES) je stanovena na základě potřeby uchování a reprodukce přírodního bohatství Jihomoravského kraje. Cílem je zajištění územních podmínek pro vymezení a koordinaci skladebných částí ÚSES nadregionální a regionální úrovně jako spojitého a funkčního systému, který tvoří zelenou páteř krajiny a příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří základy pro její mnohostranné využívání.

(261) ZÚR JMK vymezují plochy a koridory nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability krajiny, kterými se rozumí plochy pro umístění nadregionálních a regionálních prvků ÚSES, takto:

- plochy pro nadregionální a regionální biocentra;
  - V plochách pro nadregionální a regionální biocentra je při upřesňování nadregionálních a regionální biocenter přípustné, pro zachování kontinuity ÚSES, vymezit i příslušný nadregionální nebo regionální biokoridor.
- koridory pro nadregionální a regionální biokoridory:
  - koridory jsou vymezeny šířkou 200 m, 400 m nebo proměnnou šířkou.

Plochy pro nadregionální biocentra:

prostorov ukazatel -



ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

HLAVNÍ STRANA | INFORMAČNÍ PORTÁL | NÁVRH ZÚR JMK | NÁMITKY, PŘIPOMÍNKY

I.2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability

Zpět na výběr zóny: Zpět na výběr záměrů

Babice nad Svitavou (Br

NRBC 31 - Josefovské údolí

Seznam záměrů na území obce:

Babice nad Svitavou (Brno-venkov)

RDZ07 - Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace

NRBC 31 - Josefovské údolí

RBC JM17 - Buková
RBC 209 - Čihadlo
RBC 234 - Malužin
K 129MH - nadregionální biokoridor
RK 1501 - regionální biokoridor
RK 1502 - regionální biokoridor
RK JM030 - regionální biokoridor
RK JM031 - regionální biokoridor
RK 1468B - regionální biokoridor
RK 1468C - regionální biokoridor
RK 1504A - regionální biokoridor
RK 1504B - regionální biokoridor

I. ZÚR JMK

D.3. Územní systém ekologické stability

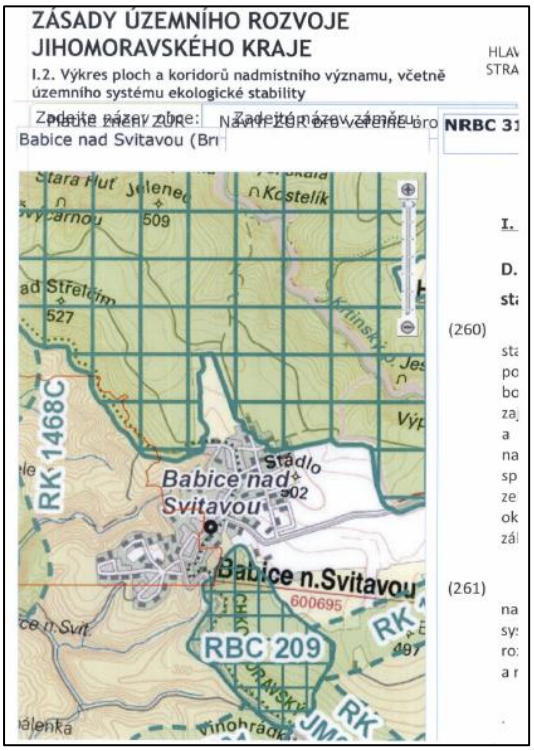
(260) Koncepce územního systému ekologické stability (dále ÚSES) je stanovena na základě potřeby uchování a reprodukce přírodního bohatství Jihomoravského kraje. Cílem je zajištění územních podmínek pro vymezení a koordinaci skladebných částí ÚSES nadregionální a regionální úrovně jako spojitého a funkčního systému, který tvoří zelenou páteř krajiny a příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří základy pro její mnohostranné využívání.

(261) ZÚR JMK vymezují plochy a koridory nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability krajiny, kterými se rozumí plochy pro umístění nadregionálních a regionálních prvků ÚSES, takto:

- plochy pro nadregionální a regionální biocentra;
  - V plochách pro nadregionální a regionální biocentra je při upřesňování nadregionálních a regionální biocenter přípustné, pro zachování kontinuity ÚSES, vymezit i příslušný nadregionální nebo regionální biokoridor.
- koridory pro nadregionální a regionální biokoridory:
  - koridory jsou vymezeny šířkou 200 m, 400 m nebo proměnnou šířkou.

Plochy pro nadregionální biocentra:

rozmani- | prostorov ukazatel -



Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatelek týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatelek brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK, což dokládají i přiložené mapové výřezy ze ZÚR JMK, nikoli z projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC 31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění

biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části *„(k bodům 260–262)“* kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

06. [redacted]

Poř. číslo	**V 06**	Datum	15.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 148049/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

K veřejné vyhlášce čj. JMK 135039/2019, Sp. zn. 50049/2019, z 23.9.2019 – návrh aktualizace č.1 Zásad ÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území Babice nad Svitavou oblast NRBC 31 připomínkuji a sděluji

Zásadní závazné nesouhlasné stanovisko
se zahrnutím parcely [redacted] do výše uvedené oblasti NRBC 31. Nemám zájem o případné limity, zákazy a omezení dané touto oblastí na mé parcele.

Aktualizaci upravte limitně až po místní komunikaci, označeno červeně na výkrese z katastru nemovitostí, číslo [redacted]

Připojuji se tak k podání nesouhlasného stanoviska [redacted] ze dne 15/10/2019 par. č. [redacted], [redacted] a rozšiřuji nesouhlasné stanovisko o pozemek [redacted]

Příloha:
- výřez z katastrální mapy

(pozn. tato příloha není zobrazena z důvodu ochrany osobních údajů – GDPR)

Vyhodnocení připomínky

Paragraf 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řadu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) ukládá při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK postupovat stejným postupem jako u pořízení ZÚR JMK. To znamená, že občané mohou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ve fázi společného jednání uplatnit pouze písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Z žádného ustanoveni stavebního zákona nelze dovozovat, že veřejnost ve fázi společného jednání může k návrhu uplatňovat stanovisko či námitky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Z věcného hlediska se připomínka podatele týká plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 31 Josefovské údolí, kterou vymezily Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05.10.2016 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. Plocha pro umístění předmětného NRBC není zveřejněným návrhem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak měněna. To znamená, že vymezení plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínka podatele brojící proti zahrnutí předmětných parcel do plochy pro NRBC 31 Josefovské údolí tudíž směřuje proti ZÚR JMK, což dokládají i přiložené mapové výřezy ze ZÚR JMK, nikoli z projednávaného návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K požadovanému upravení plochy pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: ZÚR JMK nevymezily plochu vlastního biocentra, nýbrž plochu pro jeho umístění, která je větší. ZÚR JMK umožňují v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vlastní vymezení záměru, tj. v tomto konkrétním případě v Územním plánu Babice nad Svitavou upřesnit vlastní vymezení NRBC

31 Josefovské údolí podle místních poměrů při dodržení metodických principů vyplývajících z ust. § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upřesnění předmětného biocentra je tudíž předmětem řešení územního plánu a jeho změn a nikoli zásad územního rozvoje.

Pro úplnost považuje pořizovatel za potřebné upřesnit, že vymezení koncepce územního systému ekologické stability (ÚSES), tj. vymezení ploch pro umístění biocenter a koridorů pro umístění biokoridorů nadregionálního a regionálního významu je podrobně objasněno v části *„(k bodům 260–262)“* kap. G.4.3. „Územní systém ekologické stability“, str. 235–267 Odůvodnění ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

07. [redacted]

08. Poř. číslo	**V 07**	Datum	22.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 151069/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

[1] Dne 23. 9. 2019 vydal Krajský úřad Jihomoravského kraje veřejnou vyhláškou oznámení č. j. JMK 135039/2019, sp. zn. S-JMK 50049/2019 o návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „návrh“ a „ZÚR JMK“), spolu s výzvou k uplatnění případných připomínek. Podatel tímto podává k návrhu následující připomínky.

[2] Podatel nesouhlasí s navrhovaným vymezením trasy nového koridoru TEE27 (Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV, o šířce 300 m, který má údajně zpřesňovat koridor technické infrastruktury E19 pro dvojité vedení 400 kV Otrokovice – Sokolnice a Prosenice – Otrokovice, vymezený v politice územního rozvoje (dále „TEE27“).

[3] Navrhovaná trasa koridoru TEE27 kopíruje trasu stávajícího jednoduchého vedení 400 kV V417, což se může na první pohled jevit jako vhodné řešení, avšak ve skutečnosti jde o řešení krajně nevhodné. Trasa stávajícího vedení 400 kV V417, resp. nově navržený koridor TEE27, prochází v úseku cca 22 km přímo územím přírodního parku Ždánický les, kde se nachází enklávy bukových a dubových porostů, je zde zachovalý komplex nivních luk a roste zde množství chráněných rostlin a žijí zde chránění živočichové, a vedení vysokého napětí zde výrazně narušuje krajinný ráz. V ochranném pásmu elektrického vedené musí být mýcen porost křovin a stromů, čímž dochází k narušování přirozených přírodních enkláv, k narušování funkcí biokoridorů, k narušování retenčních funkcí a k výrazné fragmentaci krajiny. Vysoké příhradové stožáry a elektrické vedení navíc mimo jiné ruší a ohrožují život ptáků, zejména dravců a migrujícího ptactva. Navíc v přírodním parku Ždánický les prochází trasa stávajícího vedení 400 kV V417, resp. koridoru TEE27, výrazně kopcovitým terénem, neboť jde o úpatí vrchoviny Ždánický les, což je výběžek Západních Karpat. Trasa elektrického vedení zde musí překonávat relativně hluboká údolí a masivní příhradové stožáry na vyvýšeninách výrazně narušují krajinný ráz. Navrhovaným zdvojením stávajícího elektrického vedení dojde k umocnění výše popsaných rušivých vlivů.

[4] Podatel je mimo jiné vlastníkem rodinného domu v obci [redacted] a přírodní park Ždánický les tvoří výrazný prvek kvality bydlení a rekreace v daném místě. Navíc trasa stávajícího vedení 400 kV V417, resp. koridoru TEE27, prochází i mimo území Ždánického lesa hodnotnou krajinou, kde výrazně narušuje krajinný ráz a další hodnoty v území. Podatel je mimo jiné vlastníkem pozemků [redacted], oba v k. ú. [redacted], v lokalitě [redacted] kde je rybník, potok, zalesněné stráně, drobné rekreační stavby, pole a vinice, a kudy prochází stávající vedení 400 kV V417. Podatel je zde bezprostředním svědkem toho, jak přítomnost stávajícího elektrického vedení narušuje zdejší přirozené ráz a funkce lokality, přičemž zejména pravidelným mýcením porostu

pod elektrickým vedením dochází k fatálnímu narušení funkcí místních biokoridorů, k fragmentaci krajiny a k narušení retenčních a zpevňujících funkcí porostů ve svazích. Pokud by mělo být stávající vedení zdvojeno a měly by zde být instalovány další masivní sloupy, pak by již pásmo vedení pohltilo prakticky celou lokalitu, výše popsané negativní vlivy by se umocnily a lokalita by tak byla prakticky zdevastována, včetně pozemků podatele.

[5] Podle názoru podatele výše uvedené neodpovídá prioritám a obecným zásadám platné Politiky územního rozvoje a cílům územního plánování ve smyslu ust. § 18 a 19 stavebního zákona, které kladou důraz na ochranu krajiny a jejích funkcí.

[6] Mnohem vhodnější by bylo vést trasu navrhovaného koridoru TEE27 údolím Litavy od Bučovic ke Slavkovu u Brna, a odtud v trase stávajícího koridoru TEE25, který je již vymezen v platných ZÚR JMK, a který prochází severně od obce Otnice volnou rovinatou zemědělskou krajinou, kde není nutné v takovém rozsahu mýtit podrost biokoridorů a kde masivní příhradové sloupy nepůsobí tak rušivě jako v kopcovitém terénu na úpatí vrchoviny Ždánického lesa. Tato trasa by také mnohem lépe odpovídala trase koridoru E19 vymezeného v platné Politice územního rozvoje.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je vymezen koridor TEE27 (Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV. Řešení vychází z požadavku platné PÚR ČR, která po Aktualizaci č. 1 obsahuje záměr zdvojení stávajícího vedení 400 kV Otrokovice-Sokolnice pod označením E19.

Pro účely prověření trasy byla v roce 2017 zpracována územně technická studie a podklady pro posouzení vlivu na životní prostředí včetně zainteresování dotčených orgánů státní správy, samosprávy na úrovni obcí a měst a správců dopravní a technické infrastruktury.

Trasa koridoru je vedena primárně v trase stávajícího jednoduchého vedení 400 kV V417. Z důvodu zaústění na vývodové portály v nově konfigurované TR Sokolnice a rovněž z důvodu koordinace s dalším rozvojovými záměry ČEPS je v části trasy o délce cca 1 km před TR Sokolnice vedení umístěno v nové trase. Dále je vedení umístěno v nové trase z důvodu řešení lokálních kolizních situací. Trasa byla volena s ohledem na územní plány dotčených obcí a respektování záměrů nadregionálního významu (dálnice, rychlostní komunikace, železnice apod.) a vzhledem k souběžnému umístění s dalšími prvky technické a dopravní infrastruktury svým průběhem respektuje požadavky politiky územního rozvoje na prostupnost a minimalizaci rozsahu fragmentace krajiny.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru zdvojení vedení 400 kV a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. K podatelem uváděnému zásahu do ploch Ždánického lesa uvádíme, že dle dokumentace SEA je vliv záměru na zábory lesních porostů částečně zmírněn využitím stávajícího koridoru pro el. vedení. K obavám o život ptáků a migrujícího ptactva uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno také Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Pro záměr TEE27 je navrženo zmírňující opatření – Zpřesnit a vymezit koridor TEE27 s ohledem na EVL Horní Mouřínovský rybník a EVL Mušenice ve stopě stávajícího ochranného pásma el. vedení. Zajistit územní podmínky pro zachování a využití stávajících stožárových míst.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru TEE27 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [98] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c) a d).

K podatelem namítanému nesouladu vymezení záměru s prioritami a obecnými zásadami PÚR ČR a cíli a úkoly územního plánování uvádíme, že řešení vychází z požadavku platné PÚR ČR, která po

Aktualizaci č. 1 obsahuje záměr zdvojení stávajícího vedení 400 kV Otrokovice-Sokolnice pod označením E19 a odpovídá tak obecným zásadám platné PÚR ČR.

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK 2016, které vychází z republikových priorit územního plánování stanovených v platné PÚR ČR. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se Aktualizace č. 1 ZÚR JMK týkají. V Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

S ohledem na výše uvedené je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezen koridor TEE27. Upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci el. Vedení. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

08. [redacted]

Poř. číslo	**V 08**	Datum	24.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 152119/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Vážení,

níže uvádím připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle § 37 stavebního zákona.

1. Brno má dlouhodobý problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu asi 70 % (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně. Řešením tedy může být pouze plnohodnotný obchvat celého Brna. Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho 4,2 – 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy.
2. Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování komunikace 43 jako průtah Brnem, obsahuje fundamentální chyby a rozpory. Nikde není zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy systematicky podhodnocené. Závady a jejich rozsah napříč celou studií od volby jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší a použitím chybných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.
3. Požaduji vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky. Požaduji do Aktualizace Zásad územního rozvoje JMK zahrnout aktuální verzi tzv. Optimalizované varianty D43, která je nejen západním obchvatem celého Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale je cíleně propracována tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.
4. Trasování D/S43 jako průtah obydlenými částmi Brna by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu, tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna. Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.
5. Požaduji, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady. Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část – vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí. Mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě.
6. Již dnes jsou významně překračovány zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice). Novou komunikaci

„43“ napojenou na D1 v Brně-Bosonohách nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43 “se zde však dodnes nedaří. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit. Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní. Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.

7. Vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné. Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.
8. Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou projekty na mnoho let nebo i desetiletí. Tak dlouho nelze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna. Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna v extravilánu zcela mimo území města Brna. Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale i pro celé Brno. Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem. Pro Brno je nepřípustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu“ Kuřimi, který by neodvedl z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO. Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43 a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov – Malhostovice, což jsou dvě srostlé obce, kde je vedení D43 nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a konflikt s lokalitami NATURA 2000.
9. Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině – Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky. Dlouhé tunely v intravilánu mají problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů. Cenové normativy rezortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné. Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly náklady desítek mld. Kč. Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů lze odhadovat dobu postupné realizace na více než 10 let.

Vyhodnocení připomínky 1.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.

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

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.

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

Dále viz. vyhodnocení připomínky 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4.

K zavlékání tranzitní dopravy do Brněnské aglomerace viz. vyhodnocení připomínky 1.

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5.

K zavlékání tranzitní dopravy do Brněnské aglomerace viz. vyhodnocení připomínky 1.

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

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

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

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

týká zejména úseků úrovňově odpovídajícím zastavěnému území obcí Rozdrojovice a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

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

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

Vyhodnocení připomínky 6.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování*

imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé."

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 7.

Viz vyhodnocení připomínky 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 8.

K jižnímu obchvatu Kuřimi viz. vyhodnocení připomínky 4.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dotčení lokalit Natura 2000 záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11. str. 278).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 9.

Na vědomí. Ekonomické posouzení staveb není v souladu se stavebním zákonem součástí řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

09. 28 občanů

Poř. číslo	**V 09**	Datum	29.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 153488/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**28 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

Řešení rychlostní komunikace u obce Chrudichromy, jak je navrhuje zveřejněná Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje, mne jako obyvatele obce a vlastníka nemovitosti ohrožuje a poškozuje. Tuto skutečnost jsem již v minulosti připomínkoval a na své připomínce trvám.

Vyhodnocení připomínek

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

10. [redacted] (podpisy 372 občanů)

Poř. číslo	**V 10**	Datum	31.10.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 155081/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 372 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

<u>Věc: Zmocnění zástupce veřejnosti Dři pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK a věcně shodná připomínka a žádost o umožnění plnohodnotné účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK</u>

Dle ustanovení §23 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Zástupcem veřejnosti může být fyzická nebo právnická osoba plně způsobilá k právním úkonům. Zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů příslušné obce, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti může zmocnit rovněž nejméně 500 občanů kraje nebo nejméně jedna desetina občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů obce na území kraje, pokud podali věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje. "*

Dle ustanovení §23 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Zmocnění zástupce veřejnosti se dokládá seznamem občanů obce nebo kraje nebo obyvatel podle zvláštních právních předpisů15), kteří uplatňují věcně shodnou připomínku, a podpisovou listinou, v níž je uvedeno jméno a příjmení, trvalý pobyt nebo pobyt, popřípadě adresa místa pobytu v zahraničí a podpis osob s prohlášením, že jmenovaného zástupce veřejnosti zmocňují k podání námitky na základě věcně shodné připomínky a k projednání této námitky podle tohoto zákona, a prohlášením zástupce veřejnosti. Toto prohlášení obsahuje jméno a příjmení zástupce veřejnosti, jeho trvalý pobyt nebo pobyt a podpis, že toto zmocnění přijímá."*

Podle zákona tedy k předmětnému <u>zmocnění</u> stačí podání shodné připomínky zákonem určeným počtem občanů, Toto podání shodné připomínky je doloženo přiloženými 33 zmocňujícími dokumenty s podpisovými archy s celkem 372 podpisy občanů Brna, které jsou přiloženy k tomuto podání. Podpisy mimobrněnských obyvatelů nebyly do součtu započítány.

Zmocnění zástupce veřejnosti ke všem úkonům ve smyslu stavebního zákona tedy nabylo právní účinnosti těmito podpisy občanů a toto podání prokazatelně informuje Vás jako pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK o této skutečnosti.

Podle ustanovení §23 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Veřejnost může být při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti."*

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem tedy nabyl/a práva ***<u>účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace</u>.***

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace, **neprodleně, nejpozději však do 7 dnů,** písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a **požaduji** abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednaní se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále **požaduji,** abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním předmětného Návrhu, a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. §23 odst. I stavebního zákona a plnohodnotně se účastnit na pořizování předmětného Návrhu.

Vzhledem k tomu, že v minulosti byly z Vaší strany vysloveny pochybnosti o to, co spadá do formulace zákona ***účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace***, dovoluji si Vás odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV, volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www. psp.cz.

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OÚPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace a kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady atd.

Přílohy:

33 zmocňujících dokumentů s podpisovými archy s celkem 372 podpisy občanů Brna

Zmocnění zástupce veřejnosti při pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK a věcně shodná připomínka – vše dle §23 stavebního zákona

My, níže uvedení a podepsaní občané zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení §23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a, stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon")

[redacted],

[redacted],

aby nás zastupoval jako zástupce veřejnosti během celého pořizování a projednávání Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (Aktualizace ZUR JMK).

Níže uvedenou připomínku tímto uplatňujeme k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o Aktualizaci ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:

1. **Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování D/S43 jako průtah Brnem, obsahuje fundamentální chyby a rozpory, které zabraňují jejímu použití jako podkladu pro Aktualizaci ZÚR JMK. Požadujeme nápravu chybného zpracování, posouzení relevantních variant trasování pouze v dotčených oblastech, obzvláště fungují-li nezávisle na ostatních oblastech a plnohodnotné posouzení aktuální „Optimalizované varianty".**

Odůvodnění:

Závady a jejich rozsah napříč celou studií od volby jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, hodnocení hluku a rozptylu, neúplných, překonaných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, neobjektivní hodnocení bez stanovených hodnotících parametrů, průkazně použitých, a přitom nezveřejněných dat atd. jasně prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK. Je nutné provést transparentní posouzení variant trasování v nezávisle fungujících relevantních oblastech, aby nedošlo k maskování užitečných dat výpočetními šumy. Nepřezkoumatelné závěry studie založené na neznámých postupech, neobjektivním hodnocení a nedohledatelných datech nesmí být použity pro realizaci stavby v řádech miliard s vlivem na obyvatele v počtech statisíců.

2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky.**

Odůvodnění:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Existuje však Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43 která je trasována jako plnohodnotný obchvat celého Brna. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu. Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna.

3. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**

Odůvodnění:

Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá

a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Vyhodnocení připomínky 1.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2. a 3.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci ÚS JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil v rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při*

zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

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

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK.

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

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

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

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

a Jinačovice. U městské části Brno – Kníničky je dále vhodné zvážit protihlukové opatření ve formě protihlukové stěny, valu příp. jiné běžně navrhované opatření, které by navazovalo na nadstandardní protihlukové opatření v úseku odpovídajícímu východní části zastavěného území městské části. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

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

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

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

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

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

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Z vyhodnocení připomínek vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

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

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

11. Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování

Poř. číslo	**V 11**	Datum	04.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 156191/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / ICOB:		**Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování**			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		[redacted]			
Adresa / sídlo		Masarykovo nám. 30, 697 01 Kyjov, pracoviště Masarykovo nám. 1					

Připomínka

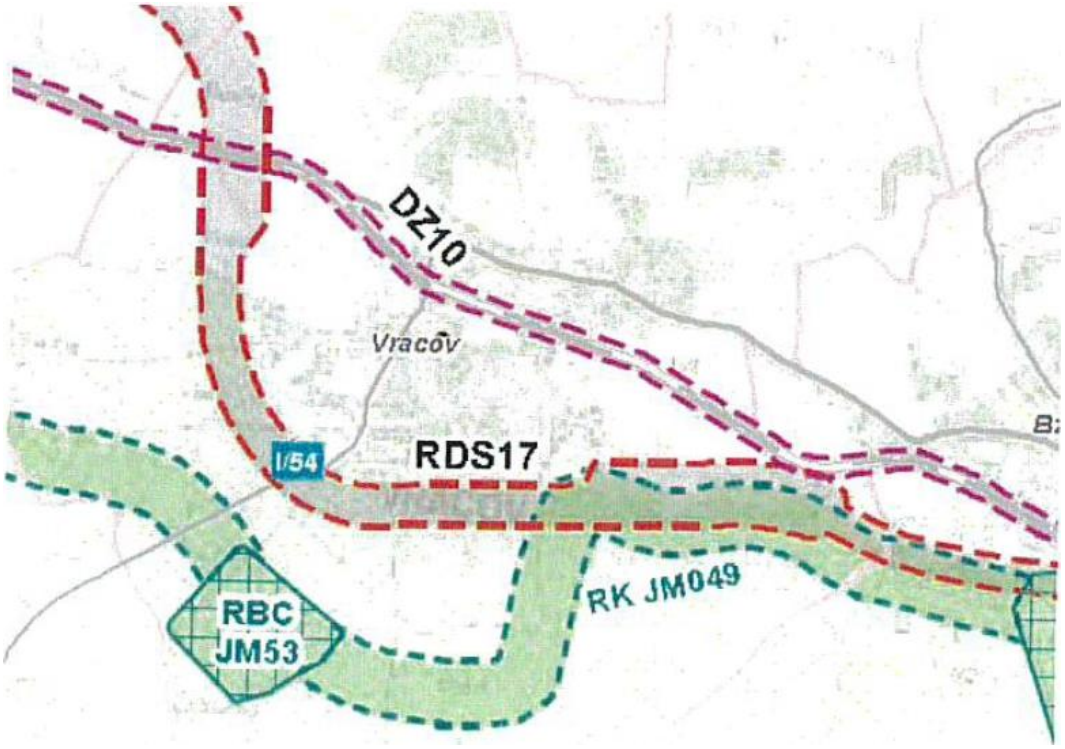
Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování, jako příslušný pořizovatel územních plánů v obci s rozšířenou působností Kyjov (ORP Kyjov) podle ust. §6 odst. I písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), na základě zveřejněného Návrhu Aktualizace č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje podle §42 odst. 4 a §37 odst. 3 stavebního zákona podává následující připomínky k uvedenému návrhu.

k.ú. Vracov

K pořizovanému návrhu Územního plánu Vracov byla uplatněna zástupcem veřejnosti námitka týkající se záměru ze ZUR JMK, konkrétně k vymezené územní rezervě pro přeložku silnice I/54 RDS17 — I/54 Bzenec — Vracov — Vlkoš.

Požadavkem bylo prověřit variantní řešení obchvatu vymezením další územní rezervy, zejména tzv. severní varianta (severně kolem Vracova přes vinohrady).

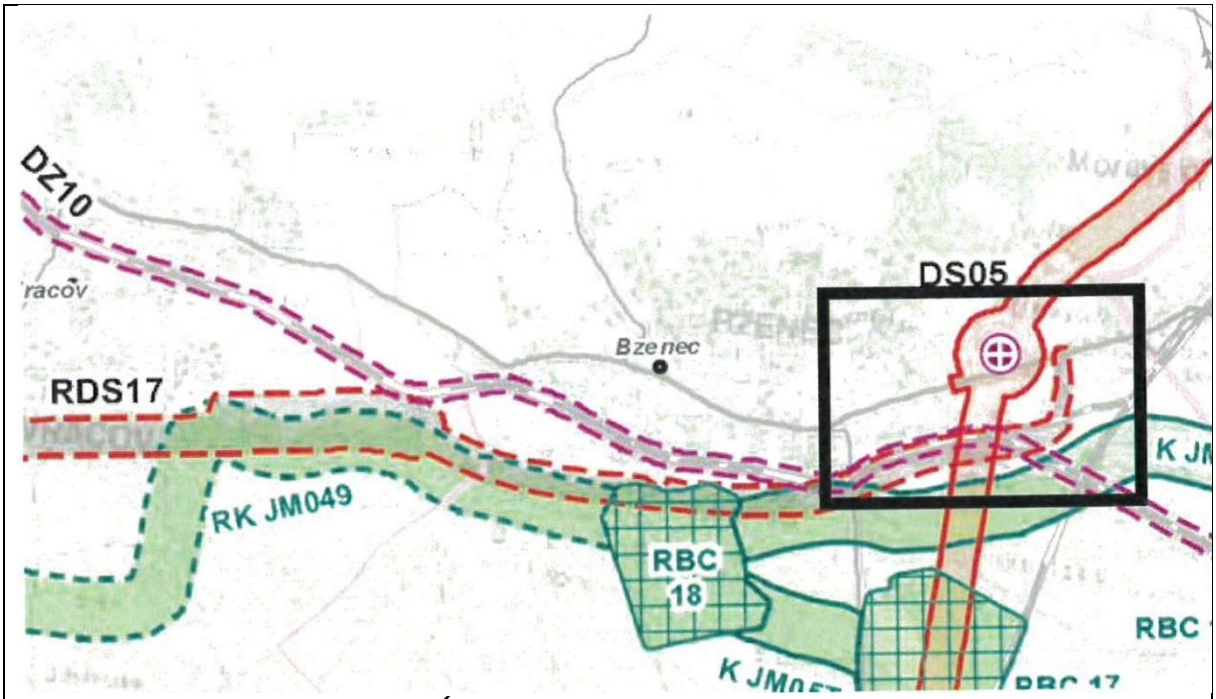


Obrázek 1: Návrh aktualizace č.1 ZÚR JMK

k.ú. Bzenec

Uzemní rezerva RDS 17 pro přeložku I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, vedená severně od Vlkoše, jihozápadně od Vracova a v jižním souběhu s železniční tratí v Bzenci se napojuje na stávající silnici I/54 východně od MÚK Bzenec na dálnici D55 (DS05 ze ZÚR JMK). Východní napojení je ve střetu se zastavěným územím (ČOV, areál firmy SMR Plus s.r.o.).

S ohledem za zpracovanou dokumentaci pro záměr D55 by bylo vhodné prověřit napojení RDS17 na DS05 mimo stávající zastavěné území.



Obrázek 2: Návrh aktualizace č.1 ZÚR JMK

Obrázek 3: Výřez — UAP ORP Kyjov — s promítnutým napojením DS05 a RDS17 ze ZÚR JMK

Obrázek 4: https://www.youtube.com/watch?v=v90RKiwPMXA — vizualizace D55

Obrázek 5: Dotčené zastavěné území

Dokumentace „Optimalizace sítě komunikací regionu I. - III. etapa" (HBH Brno, [redacted]) z let 2003 až 2005 (pořízena DSO Severovýchod), která byla podkladem (v r. 2014 připomínka k prověření) při pořizování ZUR JMK, byla přijata jako jeden z výchozích územně technických podkladů prostorového vymezení územní rezervy pro vedení trasy komunikace I/54 nadřazené

silniční sítě v předmětném úseku. Měla by tedy být na příslušné úrovni po téměř 15 letech od pořízení aktualizována.

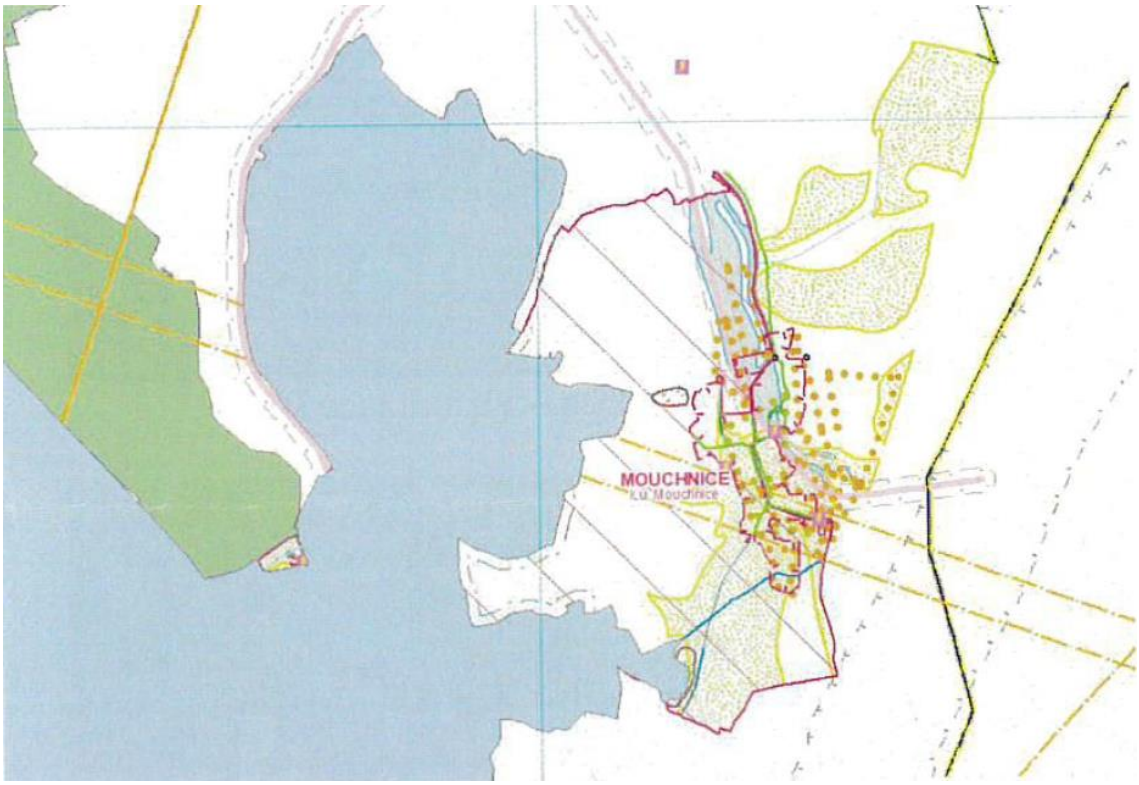
V současnosti jsou výrazně zaznamenány zvýšené požadavky veřejnosti a v potažmo i dotčených obecních samospráv na variantní srovnání (v případě Vracova s tzv. „severní" variantou), aby proces rozhodování o vedení výsledné trasy (návrhu územní rezervy) v silně exponovaném území byl objektivizován porovnáním a vyhodnocením variant ve srovnatelných parametrech (technických, urbanistických i environmentálních). Proto požadujeme navrhnout a vyhodnotit k současnému (aktualizovanému) návrhu alespoň jednu variantu ve zjednodušeném provedení: směrové trasování, podélný profil a schéma vzorových příčných řezů.

k.ú. Mouchnice

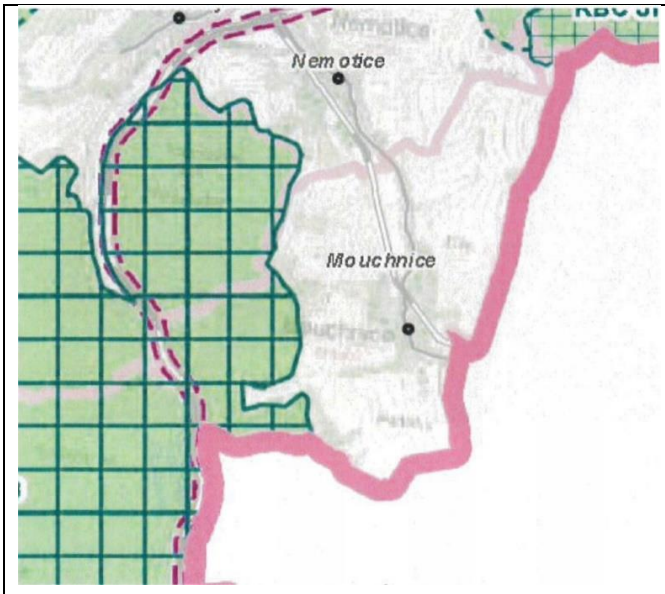
Na k.ú. Mouchnice došlo v průběhu zpracování UP Mouchnice k nesouladu mezi platnou ZUR JMK daty poskytovanými Agenturou ochrany přírody a krajiny v části NRBC 93.

Agentura ochrany přírody a krajiny, jako poskytovatel údajů, konkrétně jevu č. 118A — územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) — nadregionální biocentra — koncepce, (průběžná aktualizace – datum zpracování 23.11.2017) má pozemky p.č. 825, 838/16, 838/47 823/2 809/3, 813, 818/1, 818/3, 818/4, 819/1, 820, 823/1, 823/2, 838/8, 838/16, 838/18, 838/47, 842/2, 842/4, 819/3, 819/4, 819/5, 825 v k.ú. Mouchnice zahrnuty jakou součást nadregionálního biocentra Ždánický les.

Tento nový stav není zapracován do návrhu Aktualizace č. I ZÚR JMK



Obrázek 6: data AOPK



Obrázek 7: Návrh aktualizace č.1 ZÚR JMK

Výše uvedené požadavky a nesrovnalosti komplikují pořizování územních plánu a vydávání závazných stanovisek ke konkrétním záměrům.

Vyhodnocení připomínky k dopravě

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky k ÚSES

Pro území Jihomoravského kraje platí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve kterých jsou vymezeny plochy a koridory pro skladebné prvky tvořící koncepci územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) nadregionálního a regionálního významu. Agentura ochrany přírody a krajiny je poskytovatelem údajů pro územně analytických podklady (dále jen „ÚAP“). Dle stavebního zákona jsou ÚAP územně plánovacím podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, v tomto případě konkrétně ZÚR JMK, které jsou právně závazným dokumentem, a ne naopak.

K vymezení plochy pro nadregionální biocentrum (NRBC) 93 Ždánický les pořizovatel uvádí, že AOPK při projednávání Zprávy o uplatňování ZÚR JMK žádný požadavek na úpravu vymezení nadregionálních biocenter v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK neuplatnila. Úprava vymezení NRBC 93 Ždánický les tedy není předmětem řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Pro úplnost považujeme za důvodné upřesnit, že dnem 29.01.2018 nabyla účinnosti novela vyhlášky č. 500/2006 Sb., která do té doby v příloze č. 1 části A obsahovala sledovaný jev č. 118 „jiné záměry“, pod kterým jako jev 118a byly poskytovány informace o skladebných prvcích ÚSES. Novelizované znění přílohy č. 1 „*Obsah datové báze územně analytických podkladů*“ stanovuje jako sledovaný jev 118a „*vymezení správních územních celků*“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

12. [redacted]

Poř. číslo	V 12	Datum	05.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 156927/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

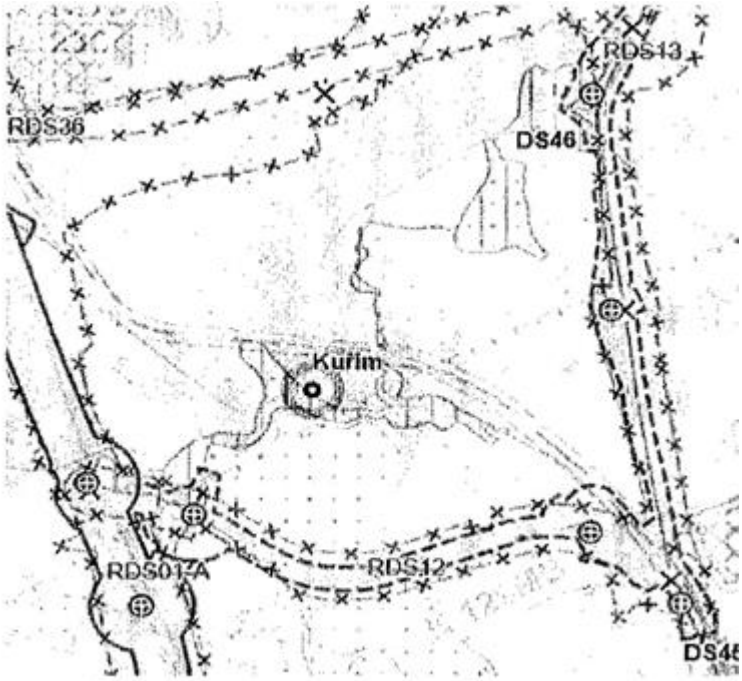
Připomínky

Při studiu návrhu aktualizace ZÚR JMK jsem se zaměřil na oblast poměrně nešťastné varianty obchvatu Kuřimi – tzv. Jižního obchvatu, který má podle této aktualizace přivést většinu dopravy z plánované D43/R43 od severu směřující do Brna do bezprostřední blízkosti hustě osídlené kuřimské části Díly za sv. Jánem. Bohužel návrh aktualizace ZÚR se snaží fakt přivedení dopravy do v podstatě okrajové části města maskovat, místo aby to přiznal a definoval maximální opatření pro ochranu lidí zde žijících. To pravděpodobně pramení z toho, že zpracovatel aktualizace ZÚR je stejný jako zpracovatel předchozí studie, který je stejný jako zpracovatel varianty Jižního obchvatu pro město Kuřim – Arch kancelář knesl kynčl, kteří spolu s p. Sukalovským z vedení Kuřimi (nyní i zastupitel JMK) tuto variantu dlouhodobě upřednostňují a přiohýbají některé fakta dle svých potřeb. Mám tedy k návrhu aktualizace ZUR následující připomínky, jejichž zohlednění by napravilo alespoňty největší nesrovnalosti vyskytující se v textu návrhu aktualizace

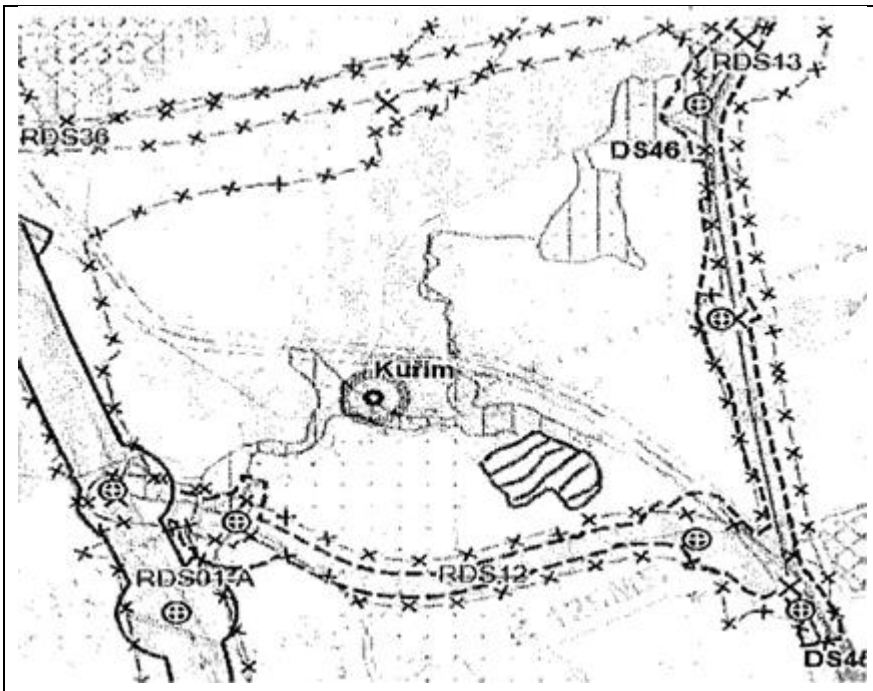
Připomínka 1.

První problém vidím v mapových pokladech použitých pro aktualizaci ZÚR JMK — jak je možné že tyto jsou v podstatě 20 let staré (zastavěné oblasti minimálně o oblasti Kuřimi odpovídají maximálně roku 2000-2001). To zjevně v mnoha lidech vytváří pocit, že jižní obchvat je navrhován dost daleko od Kuřimi a není třeba se jím dále zabývat, což samozřejmě není pravda. Podotýkám že rozdíl mezi vzdáleností obytné zóny od plánovaného obchvatu v současném (ale již více než pět let kostýmním) stravu a ve stavu z map návrhu aktualizace je několik set metrů:

Obr 1 — výřez z návrhu aktualizace ZÚR:



Obr 2 — aktualizace zastavěné oblasti v okolí jižního obchvatu na současný stav:



Je tedy potřeba mapové podklady návrhu ZÚR aktualizovat na současný stav, zastaralost 20 let není akceptovatelná ani omluvitelná žádnými procesními problémy při zpracování.

Připomínka 2.

Zpracovatel návrhu aktualizace i předchozí studie zastaralých mapových podkladů (viz připomínka 1.) využíval a využívá při vyhodnocování obou variant obchvatu Kuřimi, aby lépe prokázal výhodnost Jižního obchvatu. Proto ve zdůvodnění (str 79) mimo jiné uvádí že 'Severní obchvat nepřináší kýžený efekt a stále zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy' zatímco pro jižní variantu uvádí pouze 'Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy'. Reálně samozřejmě platí, že Jižní obchvat přivádí dopravu do stejné nebo nižší vzdálenosti od městské části Díly jako je vzdálenost severní varianty od Podlesí. Mimo ulice Dlouhé jsou v oblasti Dílů negativními vlivy maximálně zasaženy i ulice Jestřábova, Rychlonožkova, Foglarova a Dušínova situované i několik desítek metrů od plánované trasy Jižního Obchvatu.

Je tedy nutné, aby aktualizace obsahovala formulaci ve smyslu 'varianta Jižního obchvatu Kuřimi zatíží většinu oblasti kuřimské části Díly vysokou intenzitou dopravy a celý úsek jižního obchvatu musí být řešen tak ochránil městkou část Díly od negativních vlivů z velkého objemu dopravy přivedené do této lokality'.

Připomínka 3.

Vzhledem k předchozím připomínkám 1. a 2. - čili faktu že Jižní obchvat je trasován v bezprostřední blízkosti několika desítek metrů od obydlených zón kuřimské části Díly za sv. Jánem což aktualizace ZÚR zcela (možná záměrně) ignoruje —je zjevné že aktualizace ZÚR musí definovat opatření na ochranu obyvatel jižní části Kuřimi stejně jako je definuje pro jiné exponované oblasti — např. Bystrc, Bosonohy, Malhostovice ...

Není žádný důvod považovat občany jižní části Kuřimi za skupinu která si nezasluhuje ochranu před reálnými dopady aktualizace ZÚR.

Argument nižší kategorie komunikace Jižního obchvatu Kuřimi neobstojí, neboť zpracovatel, definuje Jižní obchvat jako hlavní trasu pro dopravní proudy do Brna čili komunikaci objemem minimálně srovnatelnou s D43/R43 v úseku Kuřim-Brno. Navíc aktualizace ZÚR výslovně nevylučuje variantu (minimálně dočasného) ukončení D43 v oblasti Kuřimi Jižním obchvatem, což by samozřejmě byl pro jižní část Kuřimi devastující scénář.

Dovoluji si ještě připomenout, že autoři/propagátoři varianty Jižního obchvatu p. Sukalovský za město Kuřim (nyní i člen zastupitelstva JMK) a Arch kancelář knesl kynčl veřejně opakovaně deklarovali zakrytování celé trasy Jižního variantu jako řešení, které spolehlivě ochrání obyvatelé Dílů od negativní vlivů Jižního obchvatu. Pokud tedy nelhali, jistě mají tuto variantu již dobře připravenou a nebude žádný problém ji zapracovat do návrhu aktualizace ZÚR.
Vyhodnocení připomínek Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim. Při zpracování ÚS JMK byly použity mapové podklady v podrobnějším měřítku, byla tak zohledněna aktuální situace v území. ÚS JMK sloužila jako podklad pro návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována. V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi. K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny. Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci

popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Projektant doplní mapový podklad tak, aby byl zřejmý aktuální stav zastavěného území města Kuřim.

13a. Spokojené díly z.s. / 22672818

Poř. číslo	**V 13a**	Datum	06.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 158673/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spokojené díly z.s. / 22672818			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Květoslav Pazourek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Foglarova 1817, 664 34 Kuřim			

Připomínky:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43/S43 jako CELEK od Dl po severní hranici JMIK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci D43/S43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.**

Odůvodnění pro body 1–2:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D43/S43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43. která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JN,'TK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto požadujeme o konkrétní vypořádání této připomínky s detailním zdůvodněním.

3. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracovaná, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tento požadavek musí být zahrnut i do Zprávy 0 uplatňování ZÚR JMK.**

Odůvodnění:

Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což

dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Proto požadujeme o konkrétní vypořádání této připomínky s detailním zdůvodněním.

4. Působení arch. Kynčla v roli zpracovatele podkladové územní studie aktualizace ZUR a zároveň působení téže osoby v rdli projektanta pro developera s přímým negativním vlivem trasy D43 (pro Optimalizovanou variantu) vnímáme jako střet zájmů. Tento nestandardní stav arch. Kynčla v současné době prošetřuje Česká Komora Architektů a do doby vyjádření, zdali je takové jeho konání v souladu s dobrými mravy a skutečně nestranné není výstup materiálu a studie hodnověrný pro další posuzování.

Odůvodnění:

Působení arch. Kynčla v roli zpracovatele zmiňované podkladové studie není nestranné. Arch Kynčl vedle role zpracovatele podkladové územní studie působí jako projektant pro developerskou společnost IMOS, jež plánuje, v Kuřimi, v oblasti lokality Záhoří vybudovat novou obytnou zónu pro 5000 obyvatel. V případě realizace trasování D43 v podobě Optimalizované varianty (se severním obchvatem Kuřimi) by byla nová oblast Záhoří negativně dotčena 4 pruhovou komunikací I/43 v těsné blízkosti plánovaných bytových domů. Posuzování EIA pro tento nový obytný komplex bylo v roce 2018 arch. Kynčlovi dvakrát zamítnuto. Důvodem bylo mimo jiné, že podklady neobsahovaly či chybně prezentovaly budoucí stav na komunikaci I/43 pro případnou Optimalizovanou variantu. Arch Kynčl předjímal budoucí stav vedení trasy R43/D43 jinak než Optimalizovanou variantou, **a tedy bez dopadu na jeho kanceláří projektovaný nový bytový komplex v Kuřimi, viz. citace z EIA oznámení pro obytný komplex Kuřim-Záhoří.**

> *…V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 – Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi….* **Zde bylo předpokládáno vedení R43/D43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem.**

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

5. Podkladová územní studie se snaží prosazovat trasování komunikace D43/R43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem. Jižní obchvat Kuřimi je plánovaný v těsné blízkosti od zastaveného území Kuřimi pro čisté bydlení. Prostor na vedení Jižního obchvatu mezi Přírodní památkou Šiberná a zastavenými domy tvoří vzdálenost 240 m. Pokud se pro 4 pruhovou komunikaci uvažuje šíře 25 m; pak by měl být plánovaný Jižní obchvat umístěný v těsné blízkosti, tedy ve vzdálenosti cca 100 m od zastaveného území, resp. oblasti s rodinnými domy, což je neakceptovatelné pro takovou komunikaci s intenzitou dopravy 20-30tis. vozidel/24hod. Jižní obchvat se plánuje vybudovat na mostních pilířích ve výšce 10metrů nad terénem s tunelem do Kuřimské hory a parku Baba. Negativní dopady z tunelu a mimo tunelového 4proudové komunikace do zastaveného území Kuřimi, v lokalitě Díly za Sv. Jánem, jsou tedy nezpochybnitelné.

Odůvodnění:

V podkladové studii při hodnocení severního a jižního obchvatu Kuřimi zpracovatel uvádí následující a zcela zavádějící a manipulativní informace se záměrem upřednostnit trasování

D43/R43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem Kuřimi před Optimalizovanou variantou, viz znění ze studie níže. Právě Optimalizovaná varianta je navržena tak, aby vyvedla dopravu mimo zastavěné území.

Pro variantu s jižním obchvatem Kuřimi ve studii zpracovatel podkladové studie píše:

...doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území....

Pro variantu severního obchvatu Kuřimi se ve studii zpracovatel píše:

.... V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43" — Brno....

Právě v této oblasti Kuřim-Podlesí, vnímáme střed zájmů zpracovatele podkladové studie, arch. Kynčl, kde jako projektant/architekt navrhuje obrovský bytový komplex Záhoří pro developera IMOS. Arch. Kynčl je zpracovatel územního plánu pro Kuřim a existence lokality Díly za Sv. Jánem v těsné blízkosti jím prosazovaného Jižního obchvatu Kuřimi mu jsou dobře známé. Jeho pozice zpracovatele v této připomínkované studii není nestranná. Podkladová studie tedy není zpracována nestranně a její výstup nelze považovat za nezávislé posouzení variant tras a je tedy zcela chybná.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. Pokud zpracovatel nebral v ohled konkrétní ochranná opatření pro minimalizaci negativních vlivů z dopravy a jejich technickou realizovatelnost pak není možné tvrdit, že všechny varianty jsou realizovatelné. Pokud by se u některé z variant prokázalo, že i po realizaci opatření nejsou dodrženy hygienické limity, pak tato varianty NENÍ dle zadání studie realizovatelná. Toto zpracovatel ve stavu stávající podkladové studie neví a NEMŮŽE tvrdit. Proto požadujeme o konkrétní vypořádání této připomínky s detailním zdůvodněním.

6. Přístup k výběru nejlepších variant z podkladové územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný. Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav (např. dle ÚP obce), aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.

<u>Odůvodnění:</u>

Podkladová studie posuzuje negativní dopady hluku a imisí z dopravy na základě modelování budoucích intenzit dopravy zpracované též v rámci této studie. Pro simulaci intenzit dopravy byl však brán model, jež nezahrnuje skutečný stav, tedy odpor jednotlivých prvků na komunikacích (šířka komunikace, přechodu, semafor, kruhový objezd) v jednotlivých obcích, což zásadně ovlivňují plynulost komunikace. Studii pak uvádí, že skutečné intenzity dopravy se mohou lišit i o více než 10 % díky lidskému faktoru rozhodování, jakou cestu zvolí (kratší cesta, ale pomalejší přes obec, či rychlejší, ale delší cesta kolem).

Zpracovatel podkladové studie uvedl ve zdůvodnění použitého přístupu ve Zprávě o uplatňování ZUR následující:

Model pracuje na bázi „odporů" resp. cestovních časů. Ustávající sítě jsou odpory stanoveny na základě průměrných jízdních rychlostí jednotlivých úseků (se zohledněním intravilánových úseků i zdrženími na stávajících křižovatkách). Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu.

Formulaci o ladění odporů a dlouholetých zkušenostech zpracovatele je potřeba opřít o nějaké konkrétní výstupy, které byly ve studii použity. Tedy konkrétně s jakou rychlostí se počítalo, na jakém úseku u nové či stávající komunikace. Ladění dopravního modelu nemůže být při posouzením dopravních intenzit tzv. černou skříňkou a musí být známo, protože je to podkladem pro další studie, tedy Hlukovou a Rozptylovou.

Pro příklad uvádím situaci na silnici II/385 před Kuřimi, kde je ve směru na Brno nyní budován nový kruhový objezd a ÚP Kuřimi je plánován v budoucnu ještě jeden. V dopravním modulu, který má počítat i s výhledovými stavebními úpravami dle zadání studie, tedy není možné počítat na tomto úseku mimo obec s rychlostí až 80-90 km/h, nýbrž se skutečným stavem, tedy kolem 50 km/h. Pokud zpracovatel píše, že pro dopraví modelování používá průměrné rychlosti na jednotlivých úsecích, které má dlouhodobě vyladěné, pak je nutné i tyto údaje formou přílohy studie zveřejnit.

Dopravní modelování je v podkladové studii zjednodušené, nereálné a neodpovídá skutečnosti a případným budoucím dopravním trasám, pokud zpracovatel zveřejněním podkladu o plánovaných průměrných rychlostech úseků nedokáže opak.

7. Chybně posuzované dopadu hluku z dopravy jen do omezené vzdálenosti od komunikace. Podkladová studie, jejíž podklad slouží pro aktualizaci ZUR je z pohledu dopadů hluku nedostatečně posouzena.

Odůvodnění:

Studie posuzuje negativní dopady hluku z dopravy, a to jen do vzdálenosti do 400 metrů o komunikací. Toto je Však zcela chybný přístup. V případně jižního obchvatu Kuřimi, který je plánovaný na mostní konstrukci cca 10 metrů nad terén obklopen v trojúhelníku kopcem a chráněným parkem Šiberná z jedné strany, kuřimskou horou z druhé strany a cca 100 metrů od obydlené oblasti s 2tis. obyvateli ze třetí strany, je zřejmě, že se bude hluk šířit do celého tohoto údolů. Zatížení hlukem z této plánované komunikace jižním obchvatem lze tedy předpokládat do větší vzdálenosti než do zmiňovaných 400 metrů, jak podkladová studie nesmyslně uvádí a postižena hlukem by byla větší část jižní Kuřimi.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

Posouzení hluku v podkladové studii je chybné a nelze ho použít pro porovnávání variant.

8. Zpracovatel chybně posuzoval dopady na obyvatele žijících v chráněných venkovských prostorech staveb, a tudíž je tedy posouzení zcela špatné. Posouzení variant dle této podkladové studie je zcela zavádějí a chybné a je snahou upřednostňovat řešení vedení D43 v Hitlerově variantě s Jižním obchvatem Kuřimi před variantou Optimalizovanou se severním obchvatem. Při hodnocení negativních vlivů z dopravy na obyvatele v území jsou do výpočtu chybně kalkulovány budovy, které neslouží pro bydlení a posuzování negativních dopadů na obyvatele je tedy zcela zkreslené a chybné.

Odůvodnění:

Podkladová studie uvádí, že posuzuje negativní vliv hluku a imisí pro jednotlivé varianty tras D43 oproti zastavěnému území (Chráněný venkovní prostor staveb), resp. počtu obyvatel v daném území trvale žijících. Je tedy zmatečné a otázkou, jak jsou údaje o výpočtu dopadu na obyvatele ve skutečnosti prováděny, když se v hlukové studii zpracovatel konkrétně uvádí:

> *...Definovat, která konkrétní fasáda je chráněným venkovním prostorem ve smyslu vyhlášky není v možnosti této studie....*

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

Posouzení hluku v podkladové studii je chybné a nelze ho použít pro porovnávání variant.

9. Zpracovatel studie v části negativních dopadů na trasy D43 na obyvatele neprovedl zohlednění navrhovaných opatření pro redukování negativních vlivů. Není jasné, zda by

vůbec měla tato navrhovaná opatření nějaký vliv na minimalizaci negativních vlivů. Pak tedy není možné prezentovat nějakou variantu s kategorií doporučenou, možnou či nemožnou a výstup studie je tedy nehodnověrný a nekompletní.

Odůvodnění:

Budování nové komunikace D43/S43 v těsné blízkosti obydlených zón bude mít na tyto oblasti negativní vliv. Podkladová studie má za úkol ochranná opatření navrhovat, aby se negativní dopady minimalizovaly. Ve studii se však uvádí v souvislosti s protihlukovými stěnami následující:

.... V rámci volně dostupných dat neexistuje konkrétní databáze obsahující parametry jednotlivých stěn zájmové oblasti....

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

Podkladový studie není kompletní a není ji možné v tomto stavu dále použít pro porovnávání variant.

10. Žádná ze stávajících navrhovaných doporučených variant zhotovitelem pro aktualizaci ZUR neřeší efektivní napojení D43/S43 ve směru na/z Blansko. Jižní obchvat Kuřimi je pro tento provoz příliš vzdálený a veškerý provoz mezi D43/S43 a Blanskem by zatížil komunikace v Kuřimi.

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k Dl. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.

V rámci vypořádání připomínek Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo na tuto připomínku odpovězeno povrchně, obecně a nedostatečně. To, že JMK vzal potenciální riziko střetu zájmů zpracovatelem studie, POUZE na vědomí, jak je ve zdůvodnění uvedeno je nedostačující. Je nutné doložit jakým způsobem bylo doloženo a prokázáno, že arch. Kynčl pracoval na studii pro JMK skutečně nezaujatě, a nikoliv ve prospěch svých soukromých obchodních aktivit.

11. Chybné uvedení předpokladu pro vyhodnocení variant v podkladové studii

Odůvodnění:

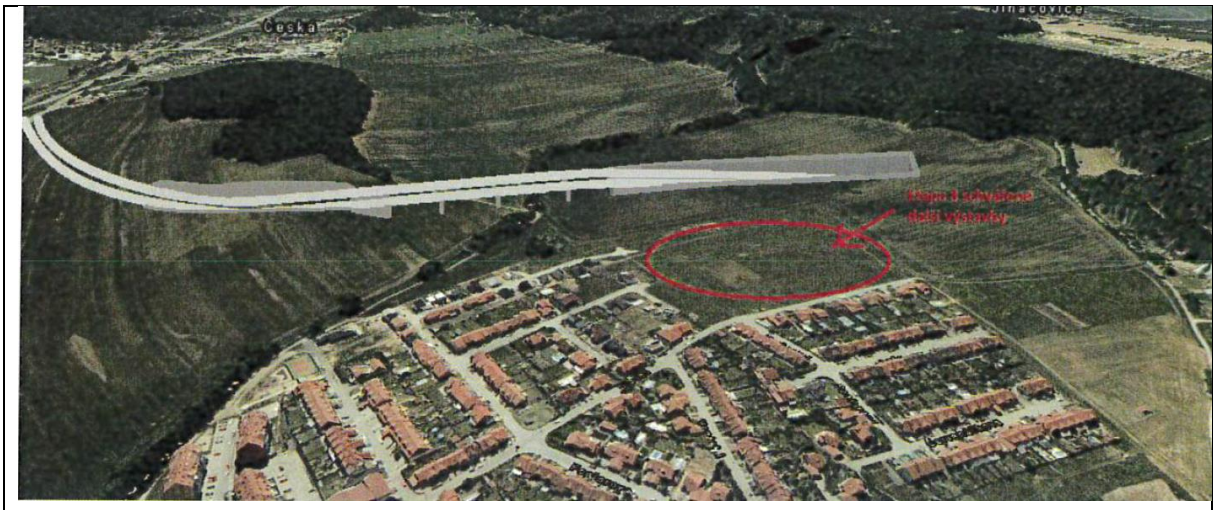
V podkladové studii, části C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického, zpracovatel zcela mylně podává informace o základním předpokladu vyhodnocení variant. V materiálu je uvedeno:

...Základním předpokladem hodnocení variant je, že tyto nové trasy budou vedeny mimo současně urbanizované koridory nebo bez rizika jejich budoucího obestavění….

V kapitole C.3.1.1 Oblast Kuřim, je uvedeno

…Z navrženého řešení a z něj vycházejícího modelu dopravy vyplývá, že velikost tranzitující dopravy z Tišnovska, po sil. 11/385 přes zastavěné území města Kuřimi, je ponížena na minimální možnou úroveň resp. do města vjíždí pouze doprava cílová, resp. zdrojová. Úbytek cca 16 tis. voz. /den (z deklarovaných 20 tis. při nulovém stavu 00-2035) představuje velikost dopravy směřující z regionu (spádovost sil. 11/385) do města Brna. ***Tato doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území...***

Toto tvrzení je mylné a nepravdivé. Arch. Kynčlovi, jakožto i zpracovateli územního plánu pro Kuřim je velice dobře známo, že plánovaný jižní obchvat Kuřimi se nachází v těsné blízkosti, cca 100 metrů, od obytné lokality Díly za Sv. Jánem, viz níže uvedený obrázek s grafickou simulací jižního obchvatu, stávající obytné lokality a nově plánované dle územního rozhodnutí.



12.Zamlčování negativního dopadu dopravy na obydlenou jižní část Kuřimi

Odůvodnění:

V části C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického zpracovatel mylně podává informace o základním předpokladu vyhodnocení variant. Zpracovatel zcela zamlčuje v dodaném materiálu dopady variant na obydlenou jižní část Kuřimi

V kapitole C.3.1.2 Oblast Severozápad, je uvedeno.

V případě navržené německé trasy a jižního obchvatu města Kuřimi dochází k optimálnímu stavu maximální ochraně města Kuřimi a lokality Kuřim-Podlesí před tranzitní dopravou. Navržené řešení je vhodné i z hlediska návaznosti města Kuřimi na okolní krajinu. Severní směr zůstává bez nové bariéry a jižní směr pak vlivem tunelového úseku rovněž.

Z posouzení se zcela vytratila jižní oblast Kuřimi, Díly za Sv. Jánem, kde bydlí cca 2000 obyvatel a kde je podle návrhu studie plánovaná jižním obchvatem 4 proudová rychlostí komunikace na mostní konstrukci cca 100metrů od obydlí. Tunelové řešení je navrhováno JEN a POUZE pro průchod kuřimskou horou. Nikde ve studii není zakresleno, jako NUTNOST, že komunikace jižního obchvatu bude tunelem prodloužena od kuřimské hory cca l km až do ústí MUK této komunikace s Českou. Zmiňovaná je jen okrajově tato formulace o protihlukových opatřeních

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Tato opatření nejsou nikterak garantovaná a z pohledu financí jsou ve svém podstatě nerealizovatelná, pokud by měla být komunikace od Jinačovic, až po křižovatku s Českou skrytá pod zemí. Tedy místo původního l km tunelu by měl tunel po prodloužení přes 2 km. Studie ani neřeší, jestli vůbec jaké z daných opatření by bylo vhodné a jestli by vůbec pomohlo. Spoléhat na řešení tohoto významného negativního vlivu tímto opatření tedy není možné.

Negativní vlivy z dopravy o intenzitě 25tis.aut/denně v navrhované podobě jižního obchvatu jsou na obyvatele v těsné blízkosti patrné a zpracoval se je tedy snaží jen zamlčet. Tímto svým přístupem, díky svým obchodním zájmům v lokalitě Záhoří, upřednostňuje zpracovatel tedy variantu jižního obchvatu před severním, protože severní obchvat Kuřimi by atraktivitu lokality Záhoří snížil.

V kapitole C.3.5.2 Oblast Severozápad, je uvedeno...

... Vliv trasování koridoru „43 " nemá zásadní vliv na velikost intenzit. Jestliže stávající hlavní koridor sil. I/43 předpokládá výhledovou intenzitu cca 22 tis. voz. /den v prostoru pod Černou Horou, v případě severního úseku s tzv. optimalizovanou trasou a zachování stávajícího koridoru sil. I/43 je vliv „43 " + 3 tis. voz, /den — tedy celkově 25 tis. voz. /den. Nejedná se tedy o navýšení nad rámec cca 10—15 % vlivem tranzitující dopravy přes naše území, ale změnou trasování „moravské"

dopravy — viz změny na D1 východ. Řešení napojení severní části „43 " do oblasti Kuřimi má velký vliv především na město Kuřim, okrajově pak na město Brno. ***V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43"—Brno****….*

Toto potvrzuje fakt, že zpracovatel ve studii popisuje a upřednostňuje budoucí výstavbu v Záhoří na místo toho, aby zohledňoval negativní vlivy navrhovaného obchvatu Kuřimi na již urbanizovaná a stabilizovaná území.

…I v případě, že již bude realizován soubor staveb umožňující kapacitní a bezpečnostní zlepšení trasy v úseku Česká—Kuřim—Lipůvka, ***bude jižní obchvat koncepčně plně v souladu s touto úpravou a přinese velká pozitiva pro město Kuřim a zároveň umožní další urbanizaci území****…..*

V případě severní varianty zpracovatel chrlí negativy a dopady tohoto řešení na obyvatele Kuřim, naopak jižní variantu vychvaluje a negativní dopady záměrně zatajuje. Porovnání podkladové studie zpracovatelem arch. Kynčlem není tedy nestranné a nelze jej dále jako podkladový materiál pro aktualizaci ZUR bez jeho zásadního předělání použít.

13. Chybné závěry hodnocení z hlediska dopravně-inženýrského

Odůvodnění:

V kapitole C.3.16.1 Oblast Kuřim, zpracovatel uvádí tyto závěry

…Maximální účinnost na městský systém (stávající a rozvojový) má jižní obchvat Kuřimi. Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po sil. 11/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to v konečné podobě či již v I. etapě výstavby v dané lokalitě, i bez vnitřních opatření. ***Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak, aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy****….*

Zpracovateli arch. Kynčlovi, jakož to autorovi územního plánu Kuřimi, je však velice dobře známo, že v lokalitě Díly za sv. Jánem jsou ulice Dlouhá a Tleskačova vzdáleny cca 250 a 350metrů od budoucího plánovaného jižního obchvatu/tunelu. Již několik let však jsou v této lokalitě postavené domy na ulicích Rychlonožkova, Jestřábova, Foglarova a Dušínova, které by měly jižní obchvat na mostní estakádě ve výšce 10metrů nad terénem, v mnohem větší blízkosti, tedy cca 100 metrů před okny. Je tedy s podivem, proč tyto nejbližší ulice, kde by byl negativní dopad dopravy největší, zpracovatel v této studii zamlčuje.

Zamlčení oblastí s největším dopady plánovaného jižního obchvatu vidíme jako záměrné pro upřednostňování jižního obchvatu před jím nechtěným severním. Tento přístup je absurdní a objektivnost této studie není zaručena.

14. Chybné posuzování variant z pohledu posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace v podkladové studii

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C.7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D. 1, D.3 a S. 1.

Z hlediska posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace vyplývá, že čím více varianta odpovídá (v kapitole popsanému) historickému vývoji, resp. má větší potenciál podporovat a rozvíjet zavedený systém (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější. Původní urbanizační směry rozvoje jsou zobrazeny v obrázku C2.

V popisu tohoto kritéria např. chybí vysvětlení, proč je u nové kapacitní komunikace, která je navíc součástí celoevropských dopravních vazeb, důležité, aby navazovala na historický vývoj, když právě realizací nové silnice může vzniknout nová urbanizační osa.

15. Chybné posuzování varianta z pohledu posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra v podkladové studii

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C. 7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D.1, D.3 a S.1.

Z hlediska posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra vyplývá, čím víc varianta potenciálně podporuje radiální vazby v daném subregionu nebo mikroregionu (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější. Dále se zde uvádí, že vliv variant na radiální dostřednost směrem k Brnu má výrazně větší váhu pro porovnávání variant, než je vliv variant na dostřednost sekundárních městských center v řešeném území.

V popisu tohoto kritéria např. chybí vysvětlení, proč má nová kapacitní silnice podporovat radiální vazby směrem do Brna, když tuto funkci již plní historicky vzniklé radiální komunikace.

16. Chybné posuzování varianta z pohledu posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí v podkladové studii

Odůvodnění:

Dopravně-urbanistickým porovnání variant se zabývá kapitola C., přičemž metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. Výsledky porovnání variant jsou v kapitole C.7.3., kde je uvedeno, že varianty lze rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D. 1, D.3 a S.1.

Z hlediska posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí vyplývá, že varianta, která tvoří bariéru ve vazbě mezi sídlem a významným rekreačním zázemím, je znevýhodněna oproti variantě bez tohoto efektu. Dále jsou zde uvedeny geomorfologické celly, které lze považovat za rekreační zázemí. Severozápadně od Brna jsou zde uvedeny celky 4 — Trnovka a Omická vrchovina, 5 — Babí hřbet a Medlánecká sníženina a 6 — Kohoutovická vrchovina, viz obr. C4.

Zde je nutné podotknout, že za rekreační zázemí brněnské aglomerace není paradoxně považován prostor Brněnské přehrady, ve kterém se nachází intenzivně využívaná rekreační vodní nádrž obklopená chatami a ubytovacími zařízeními, včetně památek jako je hrad Veveří nebo tras pro cyklisty vedoucí do přírodního parku Podkomorské lesy. Rekreační zázemí je dle studie tvořeno pouze zalesněnými kopci s absencí jiných rekreačních atraktivit. Toto je podstatné opomenutí při dalším vyhodnocování variant

17. Nedostatečná kritéria pro hodnocení urbanistických aspektů vlivu navrhovaných komunikací v okolí Brna v podkladové studii

Odůvodnění: Pouhá tři kritéria

- Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace
- Posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra
- Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

se jeví jako nedostatečná. Jejich výběr by bylo dokonce možné označit za tendenční, aby zvítězily jen určité varianty. Chybí zde např. hledisko míry zásahu do urbanistické struktury sídel, kterým by byly více hendikepovány varianty vedoucí ve stopě „německé dálnice", která např. přímo prochází zastavěným územím Bystrce či těsně míjí zástavbu v obci Malhostovice. Ve všech doporučených variantách se např. objevuje jižní obchvat Kuřimi, který však významně a negativně zasahuje do rozvojové obytné oblasti, přičemž opomíjený obchvat severní je veden zcela mimo zástavbu. Zásahem do urbanistické struktury je i vedení silnice mezi obcemi Malhostovice a Drásov, které jsou dnes již prakticky srostlé.

Taková kritéria pro posouzení, které upřednostňují předem určité varianty není možné považovat za nezávislé a posuzování v této podobě je dále nepoužitelné.

18.Nekompletní a povrchní dopravně-urbanistickým provedení hodnocení v podkladové studii

Odůvodnění:

Hodnocení variant je provedeno v kap. C.4. Hodnocení je však povšechné, pouze. textové, chybí zde přehledná srovnávací tabulka, ze které by se dalo vyčíst, jak si varianty vedly při hodnocení dle vybraných a uvedených hledisek.

19.Nejasné posouzení radiální urbanistické struktury v podkladové studii

Odůvodnění:

U varianty D.1 nelze např. vůbec vyčíst, zda posiluje či oslabuje radiální urbanistické struktury, potažmo zda činí celému území dobře či špatně. Z logiky kritéria by se nakonec dalo odvodit, že varianta D.1 radiály neposiluje, neboť nekopíruje žádnou urbanistickou osu, jak to činí např. varianty D.5 a D.6, které v severní části kopírují trasu stávající I/43 a posilují tak tuto historickou radiálu.

20.Nejasné posouzení dostředných vazeb varianty D.I na Kuřim v podkladové studii

Odůvodnění:

Varianta D.1 prý posiluje dostředné vazby na město Kuřim. Z tohoto konstatování však vůbec nevyplývá, co se tímto konstatováním myslí. Kuřim má dostředné vazby na Brno historicky zcela dostatečné. Nebo jde o vazby jiných sídel na Kuřim? Čím však má Kuřim své okolí přitahovat, že je proto nutné postavit novou kapacitní silnici?

21.Hodnocení z hlediska vazeb sídel na rekreační zázemí je neúplné v podkladové studii

Odůvodnění:

Hodnocení z hlediska vazeb sídel na rekreační zázemí je neúplné především k výše zmíněné absenci rekreačního celku Brněnské přehrady. **Pak by bylo nutné konstatovat, že ve vztahu Brna k přehradě vytváří varianta D.1 výraznou bariéru, neboť silnice bude procházet velmi exponovaným prostorem u hráze přehrady**. Od tohoto rekreačního celku také budou odtrženy Jinačovice. V hodnocení tento fakt ovšem není zmíněn, naopak je zde vyzdvihnut fakt, že z Jinačovic mohou obyvatelé i nadále vyrážet na výlety na Velkou Babu. To ovšem budou moci i ve všech ostatních variantách, není to zvláštní výhoda varianty D.1. U Kuřimi má být bariérový efekt eliminován tunelovým úsekem, zde je však opomenuto, **že výjezd z tunelu spojený s mimoúrovňovou křižovatkou vytvoří podstatně větší bariérový efekt na výjezdu z Kuřimi na Brno — nemluvě o výrazně negativním ovlivnění obytné lokality Za Sv. Janem**. Pro objektivitu je nutné podotknout, že severní obchvat Kuřimi opravdu vytváří bariéru ve vztahu ke rekreační zóně Zlobice, není však v konfliktu s žádnou obytnou lokalitou.

22.Nekompletní posouzení bariérových efektů v podkladové studii

Odůvodnění:

Hodnocení příbuzných vítězných variant D.3 a S.1 je pak obdobné. Jak je hodnocení zjednodušené, si můžeme udělat obrázek u varianty D.6. Fakt, že trasa kopíruje silnici I/43, je považován za negativum, nikoliv ta posílení historické radiály. Negativem je také, že brněnské části Bystrc, Žebětín a Kníničky nejsou dopravně napojeny na Prahu, tedy na dálnici Dl. Zde je otázkou, zda je tento fakt rozhodující, neboť i mnohé jiné brněnské části nejsou napojené přímo na dálnici a řidiči musí využívat vnitroměstský komunikační systém. Naopak je zde konstatováno, že varianta D.6 posiluje dostředné vazby Veverské Bítýšky, takže i varianta D.6 má nějaká pozitiva. V případě bariérových efektů je zde ovšem uveden negativní vliv na vztah Kuřimi a Zlobice, **není však nijak akcentována absence bariéry mezi Brnem a přehradou.**

23.0becné nedostatky v urbanistickém hodnocení podkladové studie

Odůvodnění:

Z hodnocení variant prakticky nelze objektivně vyčíst, proč je některá varianta favorizována a proč jiná ne. Je to způsobeno, jak už bylo v bodě 17 naznačeno, **absencí dostatečně obsáhlé škály kritérií, neexistencí objektivních ukazatelů a nedostatečným odůvodněním výsledků hodnocení.** Použitá kritéria jsou spíše zmatečná, neplyne z nich dostatečně výmluvně, co je kladným a co je záporným efektem. Chybí i dostatečně přehledná tabulka s výsledky hodnocení.

Rovněž chybí stanovení vah jednotlivých dílčích kritérií celkového porovnávání z hlediska dopravně — urbanistického, tj. váha dílčí skupiny dopravně inženýrských parametrů, dílčí skupiny urbanistických parametrů a dílčí skupiny sociodemografických parametrů. **Výsledné hodnocení se prostě „vyloupne", aniž by čtenář mohl sledovat postup, jak bylo výsledků dosaženo.**

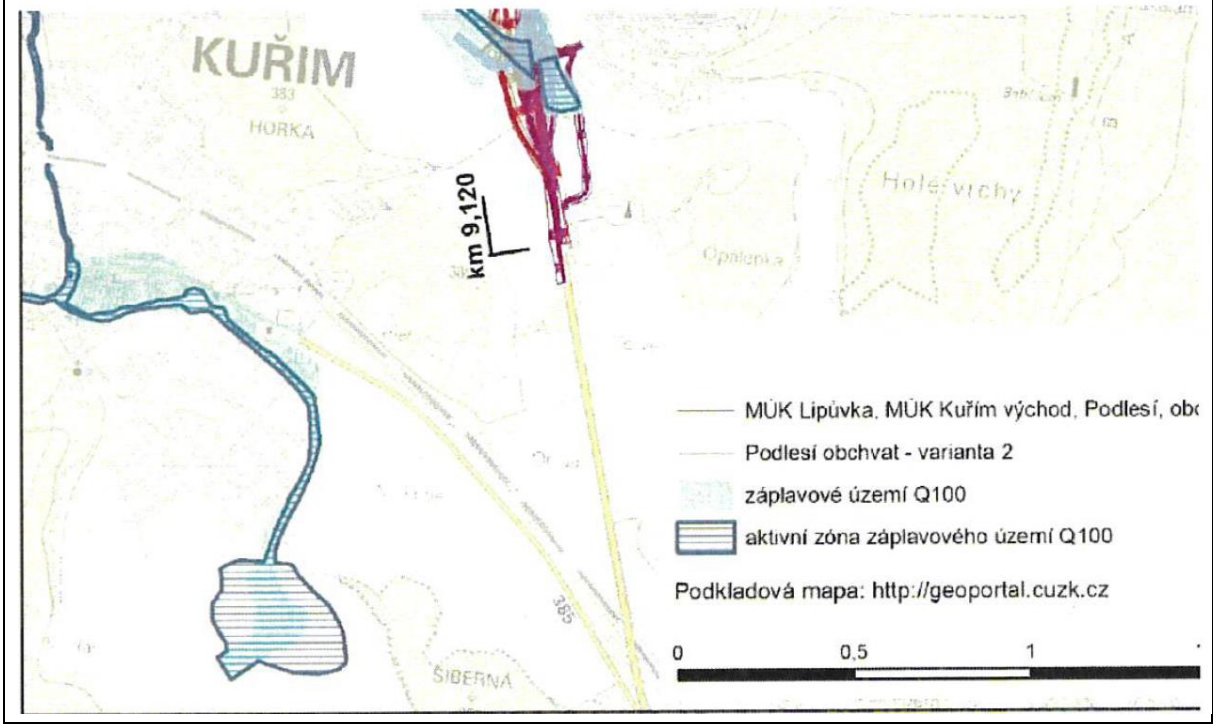
Varianta D.1. má mít maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno i město Kuřim, zatímco varianta D.6 má naopak mít nižší účinnosti na tato dvě sídla. To je vše. Záhadou je, že účinností komunikace na jiná sídla se výsledné hodnocení nezabývá.

Hodnocení variant z hlediska urbanistického je v této podkladové studii zcela nedostatečné, navíc tendenční a nesrozumitelné, Hodnocení je nutné zopakovat s využitím dostatečně široké škály objektivních kritérií, nejlépe za účasti Širokého expertního týmu.

24.Opomenutí záplavové oblasti v podkladové studii

Odůvodnění:

V příloze D, jež se zabývá posouzením dopadů variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví, pro sekci „Střety se záplavovými územími Q_{100}" chybí přehledová tabulka záplavových území. Grafická podoba má mizerné rozlišení, a tudíž v ní nelze identifikovat dané záplavové oblasti. Zpracovatel v této **části studie zcela opomněl zahrnout do sekce seznamu dotčených záplavových oblastí (2100 nemalou a významnou oblast mezi dnes zastavenou oblastí Díly, za Sv. Jánem a Přírodní památkou Šiberná**, viz. níže přiložené posuzování záplavového území Kuřimi v této lokalitě čerpané z jiného projektu zpracovaného pro Kuřim mezi 2018-2019.



Vyhodnocení střetu se záplavovým územím Zhotovitelem je nekompletní, protože zasažená plocha a významnost pro variantu jižního obchvatu Kuřimi není zohledněno. Posouzení variant je tedy chybné a nekompletní a není možné to v tomto stavu dále použit.

25. Chybné posouzení variant v nekompletním návrhu řešení z pohledu hluku v podkladové studii

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů.

Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v Hlukové studii). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření).

Bez doplnění patřičných protihlukových opatření a posouzení a porovnání takových kompletních variant je výstup podkladové studie nekompletní a nelze ho dále použít.

26.Nezapočítání hluku z mostní konstrukce do podkladové hlukové studie

Zpracovatel studie si dopravní modelování zjednodušil do takové míry, že 4proudovou komunikaci jižního obchvatu v lokalitě Kuřimi není v hlukové studii posuzována na mostní konstrukci, a tudíž hluk z této mostní estakády v délce 200metrů, na pilířích ve výšce cca 10metrů nad terénem, v těsné blízkosti obydlené zóny (cca 100 metrů), není v hlukové studii zohledněn.

Zanedbání takového posouzení je zásadní a podkladová hluková studie v takové zjednodušené podobě je prakticky díle nepoužitelná.

27. Nejasné výpočet emisí mobilních zdrojů v podkladové rozptylové studii

Rozptylová studie nezmiňuje, jakým způsobem byly vypočteny emise z tunelů (výduchy, portálů) a jakým způsobem byly do rozptylové studie započítány

Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí. Podkladová rozptylová studie musí být tedy zásadním způsobem přepracována.

28.Zakreslení tunelů a tubusů, kde je jejich existence nutná v podkladové studii

Zpracovatel v podkladové studii přiznává, že negativní vlivy nově vybudované 4 pruhové komunikace jižního obchvatu v Kuřimi na obytnou část Díly za Sv. Jánem jsou zásadního charakteru a je potřeba je řešit protihlukovými opatřeními, viz formulace níže

...Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Tato formulace však není přesná a nespecifikuje, kde přesně překrytí či tunel bude začínat, kde končit, jak bude navazovat na tunel kuřimskou horou, jestli je realizace takto prodlouženého tunelu vůbec technicky možná s ohledem na komplikovanost plánované MÚK v České, a tedy zdali bude opatření takto navrhované účinné, a naopak nevyvolá opačný dopad na blízkou obydlenou zónu. Toto vše je nutné, aby zpracovatel ve studii prokázal, pokud má být tato varianta plnohodnotně porovnávaná s jinými variantami.

Podkladová studie není kompletní a dokončená a rozhodnutí o výběru varianty v takové podobě studie není možné.

29. Univerzální severní obchvat Kuřimi

Zpracovatel v podkladové studie uvádí

C: severní obchvat Kuřimi (navazující vždy na optimalizovanou trasu);

D: jižní obchvat Kuřimi (navazující obvykle na německou trasu);

a touto formulací se snaží vyvolat pocit, že jižní obchvat je použitelný pro trasování D43 jak podobě německé trasy, tak i Boskovickou brázdou.

Severní obchvat Kuřimi byl v ÚP Kuřim zakreslen v období od roku 1998-2014. Jeho význam byl zcela jasný, tedy ještě nad Kuřimi oddělit tranzitní dopravu přes Brno od cílové směřující do Brna. Z pohledu dopravních intenzit je kombinace jižního Kuřimi obchvatu s trasou Boskovickou brázdou nepoužitelné řešení a znamenalo by to ponechání významné tranzitní dopravy projíždět středem Kuřimi.

Z pohledu realizovatelnosti a univerzálnosti je severní obchvat Kuřimi použitelný pro jakoukoliv variantu budoucího vedení D43. Se severním obchvatem by se tedy mělo začít bez odkladu dále pracovat, aby se doprava přes Kuřim dále nezhoršovala.

30. II. Březovský vodovod není v podkladové studii zohledněn

Ve studii vedení obchvatu Kuřimi, jež si kuřimská radnice dříve nechala zpracovat od společnosti HBH Projekt a z vlastních prostředků financovala, bylo identifikováno, že trasa jižního obchvatu křižuje II. Březovský vodovod.

V km cca 1,7 jižního obchvatu Kuřimi dojde ke křížení stávajícího II. Březovského vodovodu, potrubí DN 1000–1200. Silnice v místě křížení je vedena na mostním objektu. *Potrubí vodovodu je nutno staticky zabezpečit a zajistit přístup k vedení v případě nutných oprav tak, aby nebyla porušena silnice. Směrově i výškově nebude potrubí překládáno, na stávajícím potrubí bude vybudován podchod v délce cca 60 m, ukončený min z jedné strany kontrolními vstupy. V dalším stupni PD je toto nutno projednat se správcem vodovodu „Brněnské vodárny a kanalizace, a.s.*

Jižní obchvat Kuřimi je navrhovaný na mostní konstrukci, v těsné blízkosti lidských obydlí proto, aby křížení s II. Březovským vodovodem, jež klíčový pro dodávku pitné vody pro Brno, bylo s pohledu nákladů realizovatelné. Zpracovatel podkladové studie však ve svých navrhovaných opatřeních pro snížení negativního dopadu dopravy na obyvatele uvádí jako možnost tunelu, jak je taktéž uvedeno v připomínce č. 12.

…Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi...

Je tedy zcela zásadní a neakceptovatelné, jakým způsobem zpracovatel podkladové studie porovnává varianty, když pro variantu, která má největší dopad na zdraví kuřimských obyvatel z pohledu hluku z opravy, doporučuje opatření, které nemůže být z pohledu komplikovanosti a významných investičních nákladů realizovatelné.

Vzhledem k tomu, že HBH Projekt je jako spoluautor podkladové studie, není možné toto opomenutí zdůvodňovat neznalostí těchto faktů, ale spíše jako nekvalitně odvedenou práci na podkladové studii.

Zhotovitel ve své podkladové studii musí navrhovat taková řešení a opatření, jež jsou realizovatelná, a nikoliv uvádět jen jakési příklady, které nejsou reálné. K takovému přístupu zpracovatele zavázal ve smlouvě na studii, kde je uvedeno v cílech:

…prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv....

Toto tedy zpracovatel podkladové studie neplní. Zpracovatel musí tedy detailněji prověřit území a navrhovat taková opatření, jež jsou realizovatelná a jejich přínos je dle očekávání.

31.Podkladová studie neplní cíle dané ve smlouvě s krajem

Ve smlouvě mezi JMK a Zpracovatel studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno bod bodem f) týkající ochrany veřejného zdraví:

Hodnocení vlivů na lidské zdraví bude v základní (strategické) rovině sledovat všechny varianty uspořádání dálniční a silniční sítě. ***Jako základní kritérium hodnocení bude posuzována podmínka,***

zda varianta „nebude mít poškozující vliv na zdraví a vytvoří podmínky pro ochranu zdraví obyvatel"*. Současně bude provedeno hodnocení na základě referenčních cílů v oblasti ochrany zdraví, odvozených z celostátních koncepčních materiálů, případně z mezinárodních dokumentů, které jsou obsaženy v SEA ZÚR JMK. Základním kritériem je dodržení následujících podmínek:*

- *koncepce vytváří podmínky pro ochranu zdraví obyvatel, tj. do jaké míry přispívá varianta k dosažení stanovených cílů;*
- *realizace záměrů prověřovaných touto variantou pro následnou aktualizaci ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel;*
- *zohledněním varianty následná aktualizace ZÚR JMK ve svém důsledku přispěje ke zlepšení veřejného zdraví.*

Podkladová hluková studie popisuje, že jižního obchvatu Kuřimi má negativní dopad na obyvatele Kuřimi, a to mnohem větší než obchvat severní.

Dopady jižního obchvatu

Pro obec/městskou Část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení, Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změněn hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území V obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat některé z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrchové technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy v daném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunikace včetně zastřešení a podobně).

Dopady severního obchvatu

11 / 2018 PŘÍLOHA E.1 – HLUKOVÁ STUDIE Bucek s.r.o.

Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583251	Kuřim	76,73	14,39	8,88	~~2,86~~

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 76,73 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 14,39 % zastavěného území nedojde k významné změně hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 8,88 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 2,86 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Zasažené budovy však nejsou považovány za chráněný venkovní prostor staveb, vzhledem k jejich využití.

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení, Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 76,73 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 14,39 % zastavěného území nedojde k významné změně hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 8,88 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 2,86 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Zasažené budovy však nejsou považovány za chráněný venkovní prostor staveb, vzhledem k jejich využití.

Zhoršení veřejného zdraví z pohledu hluku bude varianta jižního obchvatu Kuřimi znamenat negativní dopad pro stovky obyvatel města Kuřimi. Jako základní kritérium posuzování vlivů dopadů na veřejné zdraví tedy pro jižní obchvat není dodrženo. Navrhovaná varianta tunelu není reálná, viz. připomínka č.30. Pro zmiňovanou nadstandardní úpravu povrchu neexistují ve studii žádná měření, a tedy Zpracovatel nemůže splnit uvedený cíl

„realizace záměrů prověřovaných touto variantou pro následnou aktualizaci ZUR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel;"

Bez zahrnutí nápravných opatření pro minimalizace negativních dopadů z dopravy ve studii posuzování variant nevede ke splnění požadavků na podkladovou studii a musí být dopracována.

32. Podkladová studie neplní požadavky dané ve smlouvě na Uzemní studii mezi JMK a zpracovatelem

Ve smlouvě mezi JMK a zpracovatel studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f)

…V případě, že bude identifikováno potenciální zvýšené riziko pro obyvatele dotčených sídel, budou formulována opatření k eliminaci tohoto rizika. U hluku bude do hodnocení zapracována skutečnost, že realizace záměru je nepřípustná v případě, že by došlo k překročení limitu. Hladina hluku u nejbližší zástavby u nového záměru tak může být nejvýše na úrovni limitů....

Plánovaný jižní obchvat Kuřimi by měl zcela bez pochyb negativní vliv a generoval by hluk nad hygienický limit, jak podkladová hluková studie níže dokládá.

11 / 2018 PŘÍLOHA E.1 – HLUKOVÁ STUDIE Bucek s.r

Kód obce	Název obce	Snížení hlukové zátěže	Stávající stav	Zvýšení hlukové zátěže	Zhoršení
583251	Kuřim	58,91	28,87	12,22	1,40

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změněn hlukov zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území v obci k nárůstu stávaj hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopra bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat někte z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrcho technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy v daném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunika včetně zastřešení a podobně).

Pro obec/městskou část Kuřim platí z hlediska hlukové zátěže následující vyhodnocení. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 58,91 % zastavěného území v obci k poklesu stávající hlukové zátěže. U 28,87 % zastavěného území nedojde k významné změněn hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Realizací této varianty dopravy dojde v denní době u 12,22 % zastavěného území v obci k nárůstu stávající hlukové zátěže. Přičemž na 1,40 % bude znamenat nárůst nad úroveň 60 dB. Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat některé z následující protihlukových opatření. V lokalitě Díly za svatým Janem doporučujeme vybudovat nadstandartní povrchové anebo podpovrchové technické opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy vdaném území (např. tunel, nadzemní obestavení komunikace včetně zastřešení a podobně).

Pokud zpracovatel ve studii neprokáže, že po zahrnutí opatření dojde ke zlepšení stavu překročení hygienického limitu, pak není možné považovat za splnění takového požadavku ve smlouvě studie. Tedy, že nový záměr bude včetně navrhovaný a reálných opatření, nejvýše do úrovně hygienického limitu.

Toto zpracovatel v podkladové hlukové studii neprokázal, a tedy požadavek smlouvy pro studii nebyl splněn. Podkladová studie musí být dopracována.

33. Nedostatečné posouzení vlivů dopravy v podkladové studii

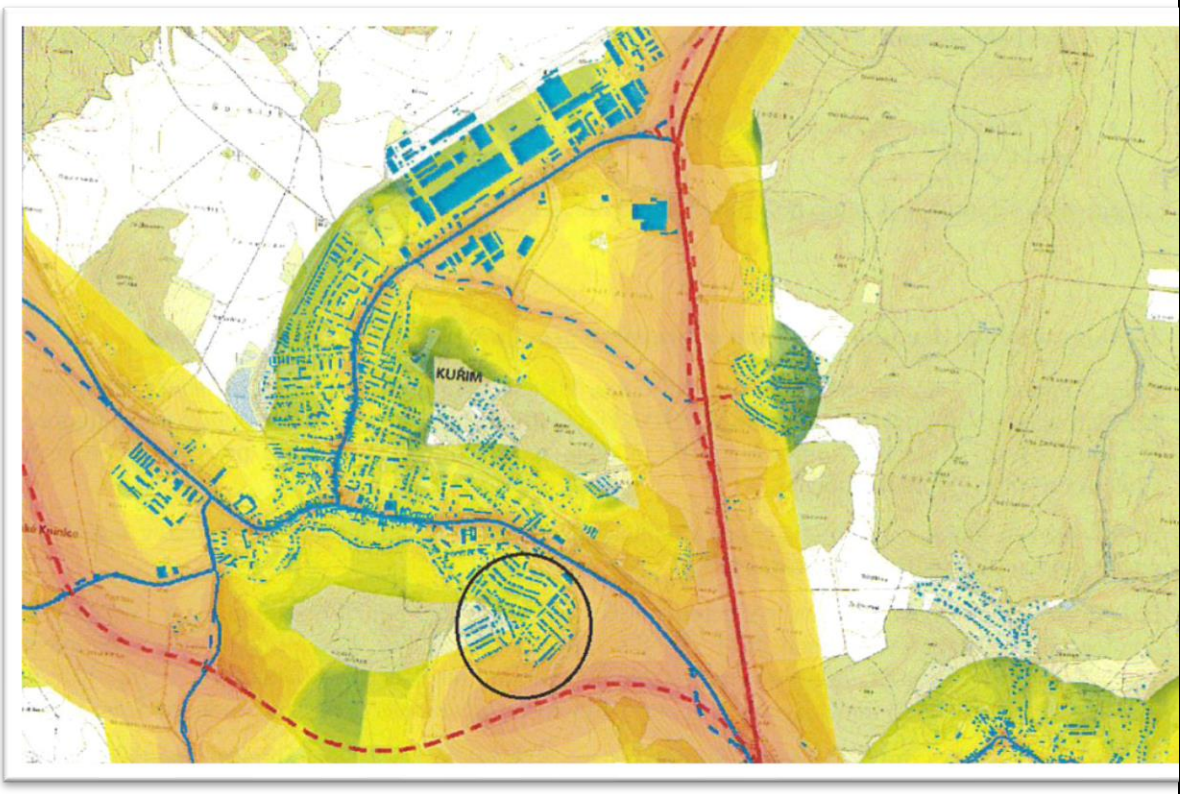
Zpracovatele ve studii uvádí

„Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace"

Tento předpoklad má však rozsáhlý negativní dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území. Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá.

Použití nastavení parametru „Fetching radius" k omezení rozsahu výpočtu ve výpočtovém modulu programu LimA, tedy nepoužití k omezení rozsahu výpočtu pomocí definice výpočtové oblasti s parametrem „Fetching radius" nastaveným na výrazně vyšší vzdálenost (obvyklé „defaultní" nastavení software LimA je „Fetching radius" roven 1200 m) dokazují všechny publikovaná hluková pásma vypočítaných variant.

Například na následujícím obrázku, z podkladové Hlukové studie pro oblast Kuřim, pro jednu z variant v trase jižního obchvatu, je jednoznačně viditelné, že kumulativní účinek akustické energie modelované dopravní této varianty (respektive hluku šířícího se do jejího okolí) se stávajícím hlukem z provozu po komunikaci silnice II. třídy číslo 385 nenastává. Dopad hluku obou dopravních zdrojů hluku (silnice II/385 a jižního obchvatu Kuřimi) je na hranici 400 m vykreslen tak, jako by druhý zdroj nebyl v provozu. **Toto je zcela zásadní pochybení a zkreslení výsledků podkladové hlukové studie.**



Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.

Toto je zásadní chyba a opomenutí, která má zásadní dopad na životní prostředí obyvatel jižní části Kuřimi (označené černým kroužkem) a povede to ještě k většími zhoršení hluku pro tuto

oblast Kuřimi, než podkladová hluková studie dokladuje. Porovnání a vyhodnocení variant, postavené na tomto chybném podkladu není možné.

34. Chybně zjednodušené dopravní modelování v podkladové studii

Zpracovatel ve studii uvádí, že použil zjednodušený model dopravy, tedy bez silničních odporů. Toto však zásadně omezuje dopravní tok, tedy efektivní účinnost dopravy. Pokud tedy bude komunikace vedena tunelem, pak je nutné kalkulovat, že v tunelové části bude rychlostní omezení. Pokud zpracovatel navrhuje prodloužení tunelového vedení v některých silnicích jako ochranné opatření, pak se bude snížení rychlosti týkat delšího úseku, bude tedy docházet ještě k větší kumulaci aut na takové komunikaci a dopravní účinnost tímto bude dále klesat. **Pokud dopady i následných opatření na ochranu zdraví lidí zpracovatel dále nezohlední ve své podkladové studii, pak je její výsledek nekompletní a dále nepoužitelný.**

35.Nezahrnutí územně plánovaných úprav dle zadání smlouvy

Ve smlouvě mezi JMK a zpracovatelem podkladové studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě d)

...Výhledová silniční síť bude dotvořena pozemními komunikacemi:

- *uvedenými v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby,*
- *předpokládanými ZUR JMK a určenými k upřesnění v ÚP — VMO a Bratislavská radiála dle Uzemní studie prověření územních dopadů úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna (2013); zásadně jsou řešeny invariantně a pouze pro potřeby modelování,*
- *předpokládanými ZÚR JMK a určenými k prověření v Územní studii vč. vyvolaných změn v silniční síti,*
- *předpokládanými platnými územními plány; zásadně jsou řešeny invariantně a pouze pro potřeby modelování,*

„dopravních odporů", pak tento požadavek nebyl dle smlouvy splněn a je nutné dopracování.

36.Nejasné dělení denního a nočního dopravního proudu v podkladové hlukové studii

Dělení dopravního proudu na denní a noční dobu, tak jak bylo použito v Hlukové studii, nevychází ze žádných citovaných podkladů. Sdělení v DODATKU Hlukové studie, o užití 4% podílu noční dopravy na nesčítané úseky silničních komunikací III. ukazuje na nejednotnost postupu při výběru preferované silniční varianta a jejím hodnocení.

Rozdíl úrovně hluku v blízkosti dálnic a některých silnic s vyššími intenzitami dopravy mezi denní a noční dobou cca -10 dB neodpovídá realitě.

Pro odhad poměru hluku z dopravy v denní a noční době je možné použít buď dokument „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" (RNDr. Miloš Liberko, Ing. Libor Ládyš) nebo dokument TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. Vydání)". Proto je vysoce pravděpodobné, že podíl intenzity noční dopravy byl ve všech modelech výrazně podhodnocen.

Zpracovatel podkladové Hlukové studie by se vyhnul spekulacím ohledně použitých podílů dopravy v noční době, kdyby kromě kartogramů intenzity dopravy za 24 hodin uvedl i tabulky s modelovanými hodinovými intenzitami dopravy v denní a noční době.

37.Nejasné klimatické podmínky pro podkladovou hlukovou studii

V celé Hlukové studii nikde není uvedeno, jaké klimatické podmínky a jaký podíl podmínek příznivých pro šíření hluku ku neutrálním podmínkám byl ve výpočtech v denní a noční době použit. Přičemž tento poměr výrazně ovlivňuje výstupy výpočtu provedené výpočtovou metodikou NMPB-Routes-96 (a to především ve větších vzdálenostech od dominantních zdrojů hluku a rovněž i v noční době).

Tento údaj je nutné, aby zpracovatel do hlukové studie doplnil.

38.Nejasnost v přesnosti výpočtu hlukové studie

Zpracovatel v podkladové Hlukové studii uvádí následující:

...Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). ***Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB.*** *Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace, příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo odečítat) ....*

Z výše uvedeného textu vyplývá, že zpracovatel má o procesu stanovení nejistoty výpočtu šíření hluku pouze povrchní povědomí. Zpracovatel neuvádí, jak dospěl k přesnosti vlastního výpočtu „do rozdílu 0,2 dB" a co tímto sdělením míní. Dále Zpracovatel neuvádí, jakým způsobem (jakým mechanismem) byla „příslušná nejistota již uplatněna (zahrnuta)" v procesu predikce šíření hluku či jeho vyhodnocení (tak jak vyplývá z výše citovaného textu).

Obecně platí, že s nejistotami výpočtů se v rámci hodnocení predikované úrovně hluku nikterak nepracuje (nejistoty se zohledňují pouze při vyhodnocení hluku v procesu jeho měření).

O hodnověrnosti hlukové studie lze tedy pochybovat do vyjasnění této připomínky

39. Nejasnost v použití maximální rychlosti v hlukové studie

Zpracovatel v Hlukové studii neuvádí, co je míněno pojmem *„maximální rychlosti daných úseků"*. Nikde z textu Hlukové studie nevyplývá, zda se jedná o maximální povolenou rychlost v daném úseku komunikace, projektovou rychlost dané třídy komunikace nebo průměrnou rychlost dopravního proudu úseku komunikace stanovenou podle doporučení dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" (RNDr. Miloš Liberko, Ing. Libor Ládyš), který uvádí jako podklad ke zpracování Hlukové studie. Modelovaná rychlost dopravního proudu výrazně ovlivňuje modelované emise hluku ze silniční dopravy, a tudíž i úroveň vypočítaného hluku z automobilové dopravy.

Pro Územní studii byly připraveny dopravně inženýrské podklady formou kartogramů s počty vozidel za 24 hodin pro jednotlivé modelované dopravní varianty. Hluková studie však nezohledňuje „kartogramy rychlosti", které jsou vstupním parametrem sestavených dopravních modelů.

Chybí dodání rychlostí dopravních proudů, které zpracovatel ve svých dopravních modelech používal a taktéž je pak využíval pro Hlukovou studii.

40. Nesplnění zadání smlouvy a požadavků na podkladovou hlukovou studii

Ve smlouvě mezi zpracovatel a JMK pro zpracování územní studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f) uvedeno následující:

...Hluková studie bude zpracována pro současný stav (odpovídající současnému stavu v modelu dopravy) a pro výhledový stav roku 2035. Pro současný stav bude modelována stávající síť komunikací, pro výhledový stav stávající i výhledová síť….

...Výstupem z hlukové studie bude hodnocení, zda realizace nových komunikací odvádějících ve většině případů dopravu mimo sídla povede ve svém důsledku ke snížení zdravotních rizik souvisejících s expozicí hlukové zátěže pro populaci Jihomoravského kraje jako celku ....

Z textu Hlukové studie vyplývá, že další „objekty" (ve výpočtovém software se prvkům definujícím výpočtový model říká objekty) definující vlastnosti prostředí a parametry výpočtu, jako například **mostní konstrukce a jejich portály**, akustické vlastnosti povrchu terénu apod., **nebyly zadávány**. Tímto přístupem došlo ke značenému zjednodušení, jež je zcela odtržené od reality a na základě takového materiálu nelze plnohodnotně hodnotit, jak velký a skutečný dopad bude mít nová výhledová komunikace na okolní sídla.

Obecně platí, že tyto parametry **významně** ovlivňují vypočítané úrovně hladin akustického tlaku. Některé jen lokálně (například mostní konstrukce, portály mostů aj.) a některé globálně (například akustická pohltivost povrchu terénu apod.).

Nezahrnutí posouzení vlivu hluku v podkladové hlukové studii z mostní konstrukce plánového jižního obchvatu Kuřimi v délce cca 200 m, na pilířích ve výšce 10metrů nad terén a návazného tunelového portálu, a to vše ve vzdálenosti ve vzdálenosti cca 100m od obydlí obyvatel je zásadním pochybením a opomenutí. Není tím splněn požadavek smlouvy a zahrnutí i takových vlivů by mělo by být do posouzení v hlukové studii zahrnuto.

41. Nezohlednění protihlukových opatření před porovnáváním variant

Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v podkladové Hlukové studii). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření).

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

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů.

42. Znemožnění určení dopadů hluku grafické podoby v podkladové hlukové studie

Publikované grafické výstupy odvozených „rastrů" (tedy mapy hlukových pásem a rozdílové mapy) jsou zpracovány v barevném schématu (barevné legendy) prakticky významně komplikují a místy i znemožňují odečet lokální hlukové zátěže. Jednotlivá hluková pásma jsou identifikována barvami s mírnou změnou jejich odstínu (především zelené a oranžové barvy vždy se sedmi odstíny) s nekontrastními přechody mezi hlukovými pásmy. Navíc v grafických výstupech dochází k prolínání použitých barev hlukových pásem s barvami v použitých podkladových geografických mapách, což místy vede ke ztrátě možnosti určit odstín barvy hlukového pásma, a tudíž k možnosti odečíst příslušnou hlukovou zátěž.

Použité barevné schéma a jeho prolnutí s barvami podkladové mapy výrazně komplikuje a místy naprosto znemožňuje určení očekávané hlukové zátěže konkrétního bodu (nebo lokality).

Mapy s hlukovými pásmy jsou jediným výstupem Hlukové studie ukazujícím hlukové zatížení řešeného území hlukem z hodnocených dopravních variant (jinou formu výstupu Hluková studie neobsahuje). Užité barevné schéma legendy hlukových pásem vede k nemožnosti dalšího zpracování provedených výstupů výpočtů (například odhadu zátěže v konkrétní lokalitě, ověření relevantnosti uvedených dat, analýze počtu osob zasažených hlukem apod.).

V normách 18005, ISO 1996-2 a v dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN) jsou uvedena doporučená barevná schémata pro vykreslování hlukových pásem v hlukových mapách. Další informace o doporučených barevných schématech je možné najít na portále www.coloringnoise.com. Zde doporučená barevná schémata jsou volena se snahou dosáhnout jednoznačné identifikovatelnosti jednotlivých hlukových pásem v grafických výstupech hlukových map.

Zpracovatel by měl do hlukové studie doplnit i jinou podobu prezentace dat budoucího hluku na lokality, tedy především ty lokality s údaji o hluku, kde dojde plánovaným záměrem ke zhoršení stávajícího stavu. Přehled právě těchto míst je klíčový po prosouzení splnění cíle podkladové studie.

Bez tohoto doplnění nemůže zpracovatel studie zcela legitimně prokázat splnění požadavků daných ve smlouvě na územní studii

...Výstupem z hlukové studie bude hodnocení, ***zda realizace nových komunikací odvádějících ve většině případů dopravu mimo sídla povede ve svém důsledku ke snížení zdravotních rizik*** *souvisejících s expozicí hlukové zátěže pro populaci Jihomoravského kraje jako celku. .....*

Hluková studie kromě grafické podoby, kde to prakticky nelze informace vyčíst, neobsahuje tento výstup, a tedy není jasné, jak zpracovatelem a jím doporučované varianty z pohledu hluku při realizací nových komunikacích, splnily výše uvedený požadavek ze smlouvy o zadání územní studie. Pokud budou existovat lokality, kde dojde ke zhoršení stavu způsobeném hlukem, při realizaci nových komunikací, pak by měl existovat jejich výčet včetně hodnot vypočteného budoucího akustické tlaku. Bez takových informací je podkladová hluková studie nekompletní a těžko lze jen věřit, že zpracovatel vybral ty správné varianty.

43. Nesplnění požadavku stanovení negativních dopadů hluku v podkladové studii

Ve smlouvě mezi zpracovatel a JI','K pro zpracování územní studie je v části 4. Požadavky obsah územní studie uvedeno v bodě f), požadavky na zpracování hlukové studie uvedeno následující:

... Pro jednotlivé varianty posuzování navrhovaných kapacitních silnic vymezených v Uzemní studii budou zpracovány přehledné tabulky s informacemi o plochách překročení limitních hodnot hluku dle jednotlivých měst a obcí doplněný o údaj o počtu exponovaných obyvatel. .....

Informace o počtech obyvatel žijících na adresních bodech (v konkrétních objektech) jsou obsaženy ve výstupech „Sčítání lidu, domů a bytů" které v roce 2011 zpracoval Český statistický úřad.

Databáze RÚIAN neobsahuje atributy obytná budova, polyfunkční budova a ostatní u všech objektů. Neobsahuje ani úplnou databázi počtů podlaží a počtu bytových jednotek u všech obytných objektů. Neexistuje metoda ani doporučení, jak z informace o počtu bytových jednotek v objektu stanovit počet v něm žijících obyvatel.

Zpracovatel v podkladové Hlukové studii neuvádí, jakým způsobem a jak byly stanoveny počty lidí žijících v jednotlivých objektech v řešených lokalitách zasažených sledovaným hlukem ze silniční dopravy. Vzhledem k tomu, že v rozporu se zadáním Uzemní studie nejsou počty osob zasažených hlukem v Hlukové studii zpracovány na úrovni jednotlivých sídel, lze se domnívat, že zpracovatel údaje o počtech obyvatel v jednotlivých obytných objektech buď nezpracoval, nebo nepřipravil.

V rámci vyhodnocení dopadu řešených dopravních variant je u obcí zpracováno a vyjádřeno pouze procento zastavěné plochy zasažené nižším či vyšším hlukem. Výstup analýzy počtu obyvatel zasažených hlukem uvádí zpracovatel až na úrovni celého řešeného území. Navíc z obsahu Hlukové studie není patrné, jak k těmto porovnávaným počtům obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu hluku, dospěl. Matoucí je pak i grafická podoba, viz. připomínka č.33, kde jsou na mapě modrou barvou zakreslené stavební objekty bez ohledu na to, jestli jedná o průmyslovou zónu či tzv. „Chráněný venkovní prostor staveb". Není tedy ze studie zcela jasné a doložitelné, zdali do oblasti nově navrhovaných komunikací nebyly např. v lokalitě Kuřim kalkulovány, i průmyslové plochy v severní části Kuřimi a s ohledem na jejich velkou plochu pak nesmyslně proběhl přepočet na počet obyvatel Kuřimi. Zpracovatel studie by měl tedy konkrétně doložit způsob zjištění počtu obyvatel v dotčených částech, aby splnil požadavek ze smlouvy k územní studii, a tedy tento podklad mohl být dále použit

44. Rozpor podkladové hlukové studie s platnými předpisy

V podkladové hlukové studii se uvádí:

.... Hluková studie přináší značně konfrétnípohled na potencionálně vzniklou hlukovou zátěž po realizaci záměru každé varianty " ... Výsledky byly vytvořeny na základně platných právních předpisů, směrnic a doporučení"...

Tato tvrzení však nejsou pravdivá s ohledem na obsah podkladové hlukové studie. Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami (viz. předešlé připomínky), že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.

Územní studie v návaznosti na Hlukovou studii by měla, v souladu se zadáním, podrobně hodnotit hluk ze silniční dopravy řešených variant v území Jihomoravského kraje. Toto zadání je přísnější, než zadání v rámci pořizování tzv. Strategických hlukových map (dále též SHM). Proto by kvalita akustického modelu měla být alespoň shodná, ale spíš lepší než v úrovni SHM. Pro metodiku zpracování akustických modelů pro SHNI je jedním ze stěžejních dokumentů dokument „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN, dále též GPG). Pokud by se zpracovatel s tímto dokumentem seznámil, shledal by, že jím provedené práce v oblasti hlukového mapování jsou nedostatečné.

Výsledky podkladové hlukové studie je tedy nutné přepracovat a výstupy z hlukové studie není možné dále použít pro výběr nejvhodnějších variant.

45.Nejasný postup při stanovení vlivu hluku na obyvatele z hlukové studie

V podkladové územní studii je v příloze „PŘÍLOHA D.4 STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ" v kapitole „2. CHARAKTERISTKA HODNOCENÉ POPULACE" v odstavcích „2.1. POČET OBYVATEL V OBCÍCH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ" a „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" naznačeno, jak zpracovatelé dospěli k výše uvedenému počtu obyvatel čijících v hodnoceném území. Tedy v oblasti do vzdálenosti 400 m od os modelovaných komunikačních sítí.

Jak je v kapitole „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" ve větě 3) uvedeno: „... byl proveden odhad počtu obyvatel v domech".

Zhotovitel by měl doložit detailní způsobem, jakým způsobem se s odhadem pracovalo pro bloky budov (tedy s bloky s více obytnými objekty), protože toto není v podkladové studii uvedeno.

46. Nekompletní posouzení variant z pohledu hluku v podkladové hlukové studii

Dopravní síť v podkladové studii byla zadána pomocí úseků o jediné linii, pravděpodobně umístěné v ose příslušné komunikace. Ani u hlavních silničních tahů (jako jsou dálnice a komunikace I. třídy) nebylo zohledněno rozdělení do jízdních pruhů.

Modely neobsahují informace o akustických vlastnostech terénu. Zpracovatel neuvádí, jakou „defaultní" hodnotu koeficientu povrchu G ve výpočtech použil. Z pohledu jižního obchvatu Kuřimi lze očekávat, že právě mostní konstrukce poblíž obydlené zóny bude vykazovat značnou hlučnost, která byla pravděpodobně ve studii opomenuta.

V modelech nebyl zohledněn výškopis nových liniových staveb (včetně mimoúrovňových křížení). Z plánovaného jižního obchvat v Kuřimi ve výšce cca 10 m nad terénem, tedy 2–3 metry nad všemi stávajícími domy, bude hluk nesen jinak, než kdyby stávající domy zvuk postupně pohlcovaly.

Pro nové úseky komunikací nebyla, kromě tunelů, modelována žádná technická opatření (protihlukové stěny apod.) zajišťující soulad provozu úseku s platnou hlukovou legislativou ČR.

V modelech nebyla zadána jednotná výpočtová oblast.

Podkladová hluková studie je nekompletní a je nutné ji přepracovat, aby s ní bylo možné dále pracovat.

47. Podkladová hluková studie je v rozporu s původním zadáním a smlouvou o Uzemní studii

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání).

Hluková podkladová studie je v tomto stavu pro další využití nepoužitelná a je nutné ji dopracovat.

48. Nejasné formulace v podkladové studii

Zpracovatel podkladové studie v dopravně-urbanistické části uvádí u varianty Optimalizované (např. D6) následující:

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

Z předešlé studie, jež si nechala Kuřim zpracovat a jež byla podkladem pro územní studie vyplynulo, že zmiňovanou variantou D6 může být odvedeno z Kuřimi až 75% dopravy. Kde tedy nyní zpracovatel přišel na 50 %, což je tedy zásadní rozdíl? V čem se liší přístup zpracovatel v této studii od jiných studiích s ohledem na tak zásadní rozdíl, který činní v intenzitách dopravy desítky procent? Dopravní model, jež byl součástí referenční dokumentace studie a kterou si město Kuřim nechalo provést od společnosti DHV, mohl být přesnější k reálným odporům komunikací, což by dokazovalo, jak nepřesné je zjednodušení dopravního modelu v podkladové územní studii. Toto by měl zpracovatel doložit detailním popisem vstupních parametrů, které byly použity pro modelování intenzit dopravy v jeho studii, a nikoliv jen uvedením formulací

... Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu....

Vstupní parametry pro dopravní modelování jsou zcela zásadní a na jejich nastavení záleží pak hodnocení dopravy, hlučnosti a rozptylu. Pokud se udělá drobná chyba v nastaven vstupních parametrů v modelování dopravy, pak se mnohem více projeví v nepřesnosti dalších návazných posuzování. Zpracovatel by měl tyto použité vstupní parametry pro dopravní model v podkladové územní studii zveřejnit, aby doložil, že jsou v modelu zahrnuty všechny, nebo aspoň ty klíčová hlediska jež dopravu ovlivňují.

49. Chybějí zakreslení tunelů v grafické podobě aktualizace ZUR

Zpracovatel v grafické podobě aktualizace ZUR vůbec nezakreslil pro varianty obsahující jižní obchvat Kuřimi tunel. Je zřejmě, že v místě Kuřimské hory není možné komunikaci vést jinou cestou než tunelem. Tudíž v tomto místě nelze použít nadzemní komunikace a zakreslení tunelu je nutné. Při pohledu na grafickou podobu aktualizace a bez znalosti textu navrhované komunikace může mít čtenář dojem nad povrchových silnicí, což je ale ve skutečnosti matoucí.

Tam, kde je tunel nutný, by měl být v grafickém podkladu pro aktualizaci ZUR tunel skutečně zakreslen

50.Nejasné údaje o vyvedení dopravy z centra Kuřimi v podkladové studii

Ze studie, jež si nechala město Kuřim dříve zpracovat a jež byla podkladem pro územní studie vyplynulo, že variantou se severním obchvatem Kuřimi může být odvedeno z Kuřimi až 75% dopravy. V této podkladové studii pro aktualizaci ZUR je zpracovatelem uvedeno

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

Je tedy otázkou, kde tedy zpracovatel přišel na vyvedení jen 50% dopravy z centra Kuřimi pro variantu D6, což je tedy zásadní rozdíl? Toto je nutné doložit konkrétně, v čem je tak zásadní rozdíl od předešlých studií.

51.Nejasnost v navrhovaných ochranných opatřeních v podkladové studii

Pokud zpracovatel píše v části studie C. Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického u varianty D6 o velmi razantním charakteru opatření uvnitř města Kuřimi,

...Při navrženém řešení je cca polovina dopravy vedena přes vnitřní město, ke zlepšení by mohlo dojít realizací dalších opatření uvnitř města Kuřimi tak, aby byl tranzit znepříjemněn. Opatření by musela být velmi razantního charakteru....

je nutné je vyjmenovat a doložit, o jaká opatření by se konkrétně jednalo, co by taková opatření znamenala a jaký by měla opatření očekávaný konkrétní přínos. Teprve pak je možné posuzovat a kvalifikovat zpracovatelem tato opatření. Ze stávajícího popisu ve studii tedy není vůbec jasné, jaká opatření zpracovatel zvažoval a jestli uvažoval skutečna všechna možná opatření. Mezi možná opatření patří i např. dopravně-organizační, které by zamezily tranzitní dopravě přes Kuřim a které není v žádném případě razantního charakteru.

Každé takové opatření by mělo být zahrnuto do dopravního modelu posuzované varianty a prověřeno jeho očekávaný dopad, aby výsledek pak odpovídal realitě a přínosy mohly být jednoznačně a doložitelně kvantifikovány oproti negativním vlivům bez nich.

Obecné zmínění ochranných opatření je v podkladové studii nedostačující.

Ochranná opatření musí být zahrnuta do variant před jejích posuzování, jinak jsou výsledky porovnání nekompletní.

52.Chybné modelování dopravy v podkladové studii

Zpracovatel ve vypořádání připomínky níže

Přístup k výběru nejlepších variant z podkladové územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný. Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav (např. dle ÚP obce), aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.

v rámci Zprávy o uplatňování K JMK ZUR zdůvodnil mimo jiné touto formulací:

...Vložení některých omezujících faktorů může být i subjektivním pocitem zpracovatelů — kdy dává určitá omezení. Aby se právě zabránilo tomuto subjektivnímu prvku (např. proč v té či oné variantě je to a to opatření a v druhé je jiné...) a nedošlo k umělému zásahu do modelových stavů (které by byly napadnutelné, že ovlivnily výsledek) ...

Nastavení omezujících faktorů při dopravním modelování rozhodně není postaveno na subjektivním pocitu zpracovatelů a pokud ano, je to zcela špatně. Pokud zpracovatel dopravního modelu uvádí ve svém zdůvodnění, že jako minimalizaci rizika nastavení parametrů modelu, a tedy je raději nenastavuj, tak je to zcela zásadní a špatný přístup. Pokud se do dopravního modelu vloží nějaký parametr, jež simuluje skutečný stav komunikace, tak toto nastavení musí být použito pro všechny varianty shodně a o toto je nutné zpracovatelem doložit. V podkladové studii a simulaci dopravního modelování toto uvedeno není a lze tedy pochybovat o správnosti v dopravním modelu, tedy že daný nastavený parametr při simulaci byl použit v porovnávaných variantách shodně.

Zdůvodnění této připomínky v rámci Zprávy o uplatnění ZUR v JMK dokládá, že přístup zhotovitele k dopravnímu modelování je nepřesný a dokládá o neprofesionalitě výstupu. Taková simulace dopravního modelu z územní studie, který je následně využit pro rozptylovou a hlukovou studii neodpovídá realitě a je dále nepoužitelná.

Vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ministerstvo dopravy cit.:
„*Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.*
K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:
1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.
2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.
3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

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

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně

hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 cit.: „…*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vliv jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

K preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná

o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

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

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

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno cit.: *„V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43* ***v úseku Kuřim – Lysice*** *může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43* ***v úseku D1 – Kuřim****, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být* ***převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK****.“* V souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

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

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci

schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4.

K domnělému střetu zájmů se nevyjadřujeme. Nejedná se o připomínky k obsahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Dodáváme, že k domnělému střetu zájmů vydala Česká komora architektů (ČKA) usnesení č. 1/840 ze dne 03.12.2019, ve kterém došla k závěru, že doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. neporušil profesní předpisy ČKA ani jiné platné právní předpisy. Na základě zjištění dozorčí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3., 5. až 48, 50 až 52

Připomínky směřují k vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (zpráva o uplatňování) a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Vyhodnocení připomínek ke zprávě o uplatňování zůstává beze změn.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 49.

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

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

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

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek

životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

13b. Spokojené díly z.s. / 22672818

Poř. číslo	**V 13b**	Datum		06.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 158675/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)			název / IČO:		Spokojené díly z.s. / 22672818			
			osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Květoslav Pazourek, předseda spolku			
			Adresa / sídlo		Foglarova 1817, 664 34 Kuřim			

K Návrhu Aktualizace Zásad územního rozvoje ZÚR JMK zveřejněnému 23.9.21019 podáváme- následující **připomínky**:

1. Neposouzení Optimalizované varianty D43

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015, 2016), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

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

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

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

Poznamenáváme, že výše odkazované dokumenty pořizovatel Aktualizace ZÚR JMK prokazatelně již vlastní, a proto je nepřikládáme.

2. Neposouzení Optimalizované varianty komunikace 43 v kategorii silničních variant

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty komunikace 43 v kategorii silničních variant v situaci, kdy jiné dálniční varianty byly transformovány na varianty silniční a v Územní studii zpracovávané pro Aktualizaci ZÚR JMK byly posuzovány.

Ve vztahu k výše uvedené připomínce je vhodné zdůraznit, že zamítavá argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu

AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „naléhavém veřejném zájmu”, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43”).

Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako. varianta „silniční” zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Uzemní studie také účelově vypuštěna.

3. Nepřípustný postup týkající se jižního obchvatu Kuřimi

3.1. Od roku 2008 se kuřimská radnice, resp. pan Sukalovský, všemi možnými způsoby snaží prosazovat trasování D43 a s tím – související obchvat Kuřimi v podobě jižní varianty. Přitom **všechny studie poukazují na zcela fatální a negativní dopad jižního obchvatu Kuřimi na zdraví obyvatel v jižní části Kuřimi**. Jižní obchvat se čtyř-pruhovou komunikací, s 25 tisíci automobily za den, je kromě finančně investičně drahého a provozně komplikovaného tunelu Kuřimskou horou a s dopadem na přírodní park Baba plánován **ve vzdálenosti pouhých 125 m od stávající obydlené zóny** Díly za Sv. Jánem vybudované v posledních cca 2 - 7 letech. Je zde dle existujících podkladů plánovaná mostní estakáda v délce cca 200 m a ve výšce 10+ m z jedné strany těsně vedle této obydlené zóny a v dotyku s přírodní památkou Šiberna ze strany druhé.

Nikdo z územních plánovačů doposud věcně neřeší, jak se vypořádat se zjištěnými významnými negativními vlivy budoucí dopravy jižního obchvatu na tuto část Kuřimi.

Toto je nutné napravit.

3.2. Analýza opatření na omezení vlivů se nepřípustně odkládá do budoucnosti, a toto je nutné v AZÚR JMK napravit.

Nelze tolerovat, že zjevně důvodem je i snaha dále nenavyšovat cenový odhad již tak vysoké ceny problematického cca 1.2 km dlouhého tunelu pro čtyřpruhovou komunikací skrz Kuřimskou horu v situaci, kdy „43" jako severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov zde není v konfliktu s jedinou obytnou budovou a trasa severního obchvatu je zcela přímá a vedená prakticky po rovině, tedy investičně jistě jen podprůměrně náročná.

3.3. Zveřejněný návrh Aktualizace ZÚR JMK, který sice na základě prokázaných překročení zákonných limitů (což je známo již několik let z různých studií) uznává nutnost řešení s tunelem-tubusem zakrytím před okny obytných budov, ale nepřijímá za toto územně plánovací opatření v návrhu Aktualizace ZÚR JMK odpovědnost, naopak se ji pokouší přenést na územní plány jednotlivých obcí.

Toto pokládáme za zcela nepřípustné.

3.4. V grafické části ZÚR JMK absurdně není zakreslen žádný tunel, takže zde není („pro jistotu"?) ani zjevné, kde by tunel pod Kuřimskou horou měl mít svůj portál. Požadujeme zakreslit polohu portálů předmětného tunelu.

3.5. V prostoru mezi portály je tunel veden tak hluboko pod povrchem země, že zde zastává povrch země nedotčen a v ZÚR JMK tedy zde nemá být koridor vymezován.

3.6. Výše popsaný postup v připomínkách 3.1–3.5 se jeví v rozporu se základním ustanovením stavebního zákona, který v S18/1 požaduje, aby územní plánování, a tedy i ZÚR JMK, zajišťovaly vytváření předpokladů pro výstavbu. Tento nesprávný postup zbytečně oddaluje možnost realizace vybudování obchvatu Kuřimi a vyvedení tranzitní dopravy z Kuřími.

3.7. Pokud by místo výše zmíněné estakády mělo být v územně plánovací dokumentaci a návazném územním řízení postupováno s tunelem-tubusem-zakrytím i mimo vlastní tunel pod Kuřimskou horou jak nyní indikuje právě projednávaný a zcela nedomyšlený návrh Aktualizace ZÚR JMK, je zjevné, že tento doplněný tunel by dosáhl délky cca 1 km, tedy ve spojení s tunelem pod Kuřimskou horou by se jednalo o tunel cca 2,2 km dlouhý (a přitom by

stále zůstal nevyřešen očekávaný významný negativní vliv MÚK Česká na obytnou část jihu Kuřimi a na obec Česká).

3.8. V Návrhu ZÚR JMK musí být vymezen úsek, kde má být aplikováno územně-plánovací opatření s tunelem-tubusem-zakrytím, neboť plocha povrchu země nad tímto „tunelovým řešením" bude nepochybně vyloučena z mnoho typů funkčních ploch vymezovaných v územních plánech obcí, což musí být stanoveno v textové části – ve výroku Aktualizace ZÚR JMK – a souladně reflektováno v grafické části Aktualizace ZÚR JMK.

3.9. K výše uvedenému namítáme, že toto vše považujeme za nesprávný postup a za záměrné zamlčování faktů, jež podle nás souvisí s projektem plánované nové obytné zástavby v lokalitě Kuřim-Záhoři pro 5+ tisíc obyvatel (tj. mega-projekt projekt za cca 10 miliard korun), který prosazuje kuřimská radnice ve smlouvou doložené součinnosti se soukromým investorem.

3.10. Není tajemstvím, že hlavní projektant developera pro tento mega-projekt, který se věnuje této lokalitě již prakticky 10 let a současně prakticky 10 let zpracovává územně plánovací dokumentace pro město Kuřim, je Ing. arch. Kynčl, a přitom **táž osoba** je odpovědná za přípravu podkladů pro aktualizaci ZUR JMK a nyní i za vlastní Aktualizaci ZÚR JMK, což je nepochybně **rizikem z hlediska střetu zájmů**. Namítáme, že byl zvolen tento postup.

3.11. Současně namítáme proti tomu, že architektonická kancelář knesl + kyncl architekti sro nebyla vyloučena z výběrového řízení na krajskou územní studii a na zpracování Návrhu Aktualizace ZUR, když existovalo riziko střetu zájmů i tím, že v oddělení územního plánování Odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu s možným přístupem k informacím o obsahu a podmínkách připravované veřejné zakázky byla zaměstnána osoba blízká spolumajiteli architektonická kancelář knesl + kyncl, a to [redacted]

3.12. Náš spolek si nechal autorizovaným dopravním projektantem rozšířit projekt Optimalizované trasy D43, a s tím spojený severní obchvat v Kuřimi. Tento projekt v tomto širším pojetí nově řeší i mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Kuřim-východ a MÚK Kuřim-Podlesí na zkapacitněné I/43. Navrhované řešení pro MÚK Kuřim-východ je použitelné jak rychlé, efektivní a levné řešení pro současnou dobu, tak i pro napojení severního obchvatu Kuřími. Neméně podstatnou další výhodou řešení projektu vidíme v tom, že bodové závady na I/43 a napojení na D43 je možné řešit etapovitě. Předkládaný projekt zahrnující komplexní řešení v celém širším území Kuřimi je vypracován tak, aby se minimalizovaly negativní vlivy na obyvatelstvo, a to jak na obytné části jádrového území města Kuřim, tak i na oblasti Kuřim-Podlesí a případnou novou obytnou oblast Kuřim-Záhoří a všechny obce na trase „43". Pro oblast Kuřim Podlesí / Záhoří je na rozdíl od řešení PK Ossendorf navržena kombinace zakryté hlavní trasy I/43 s využitím tvaru terénu v lokalitě a od obytné zástavby odsunutá obslužná okružní křižovatka schopná kvalitně obsloužit celou existující i novou rozvojovou oblast. Tento projekt v plném znění předáváme a požadujeme, aby byl zahrnut do pořizování nyní probíhající Aktualizace ZÚR JMK. Tato konsolidovaná projekční dokumentace zachovává osu trasy komunikace „43" v úseku od dálnice DI až po MÚK Skalice nad Svitavou z předchozí verze projektu Optimalizované trasy D43, a to včetně MÚK v místě křížení osy trasy „43" s komunikací II/385 (Kuřim — Čebín), tak jak zde byla navržena po stabilizaci trasování obchvatu obce Čebín.

3.13. Z variant v prostoru Chudčice – Veverská Bítýška se nám dlouhodobě jeví vhodnější varianta východní s tunelovým řešením. Tato varianta je optimalizací řešení dle HBH Projekt s.r.o. (05/2005, objednatel JM kraj), kde také bylo navrženo toto tunelové řešení.

V předané projekční dokumentaci je v tomto území navržena další optimalizace, která je označována jako „ekono-varianta", která má kratší mostové řešení a levnější řešení s kombinací krátkého raženého tunelu a návazným hloubeným tunelem / zakrytým zářezem.

Toto požadujeme zahrnout do pořizování Aktualizace ZÚR JMK

3.14. Namítáme, že řešení ve studii PK Ossendorf - „TES Prověření Optimalizované varianty pro ZÚR JMK" 11/2016 (var. B4.7, B4.8) obsahují v této oblasti naopak řešení „neoptimalizované" (a to dokonce i v kontrastu k var. A.2.1 z téže studie.

Na toto neoptimalizované řešení pak nesprávně navazovala krajská územní studie pro aktualizaci ZÚR JMK.

3.15. Připomínáme, že expertní posudky k této územní studii, které tuto studii hodnotí naprosto negativně jako nepoužitelnou pro výběr variant pro komunikaci „43' a jako nepoužitelný podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK. Tyto expertní posudky k Akustické a hlukové části krajské územní studie nepřikládáme, neboť je pořizovatel Aktualizace ZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Předaná dokumentace autorizovaného projektanta Ing. Kalčíka obsahuje technickou zprávu (TZ) specificky zaměřenou na oblast Kuřimi. Je zde doložen dlouhodobý územně-plánovací záměr R43 zde vedený jako severní obchvat Kuřimi – viz územní plán platný od roku 1998 do 01/2015, kdy nabyl účinnosti nový územní plán a kde se místo schváleného koridoru pro realizaci R43 objevily pouze dvě nezávazné územní rezervy a tímto vlastně destruktivním postupem Kuřimi a JM kraje došlo k vytvoření nejistoty jak pro obyvatele, tak i ke zbytečnému zpoždění pro realizaci smysluplné „43".

3.16. V územním plánování nelze přehlížet ani ekonomické souvislosti a navrhovat řešení nehospodárně nákladná. Tato povinnost je orgánem územního plánování stanovena stavebním zákonem, a to ust. § 19 odst. 1 písm. j), které zní: „**Úkolem územního plánování je zejména prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území**"

V technické zprávě je doloženo oficiální stanovisko ŘSD dokládající finanční rozdíl 2.6 miliardy korun ve prospěch severního obchvatu, a to i na základě studie zadané ŘSD a zpracované PK Ossendorf. Jak je doloženo v TZ kopiemi částmi prezentace ŘSD/PK Ossendorf, dokládá se zde několika kritérii jižní obchvat jako nevhodný. Totéž dokládá i veřejně dostupný videozáznam z prezentace ŘSD a PK Ossendorf na zasedání Zastupitelstva Kuřimi.

Je nepochybné, že pro řešení dle Návrhu Aktualizace ZÚR JMK, kde je odkazováno na tunel/tubus/překrytí, by návazný tunel/tubus/překrytí zřejmě musel prodlužovat tunel pod Kuřimskou horou o cca 1 km, což by navýšilo nevýhodnost jižního obchvatu oproti severnímu obchvatu z 2,6 miliard korun na rozdílovou hodnotu blízkou cca 4 miliardám korun.

K tomu lze ještě přičíst náklady v realitě vyvolané prosazováním jižního obchvatu Kuřimi, kdy trasa „43" by musela vést v bystrcké/německé trase, což by dle Návrhu Aktualizace ZÚR JMK vyžadovalo také „tunelové" řešení v Troubsku, Brně-Bosonohách, rozšíření tunelového řešení v Bystrci, tunelové řešení v Brně-Kníničkách a „tunelové" řešení v úseku Malhostovice/Drásov (v prostoru přímého konfliktu se spojeným vírským / březovským vodovodem, na kterém je kriticky závislé celé město Brno). Zde se jedná o cca 10+ miliard korun, tedy ve spojení s více náklady pro jižní obchvat Kuřimi o cca 14+ miliard korun.

Připomínáme, že tyto extrémní náklady je nutné obhájit vzhledem k výše citovanému ust. S 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, a t i ve vztahu k nákladům na Optimalizovanou variantu D43. Toto se nestalo a je to nutné napravit.

3.17. Je nutné doložit, jak bude vyřešen zcela zásadní konflikt mezi existujícím trasováním spojeného vírského / březovského vodovodu v trase německé pro „43" v prostoru Drásova a Malhostovic.

3.18. Je nutné doložit, jak bude vyřešen zásadní konflikt koridoru komunikace 43 v německé trase s lokalitou systému Natura 2000 „EVL Malhostovické kopečky".

3.19. Je nutné doložit, jak bude vyřešen zásadní konflikt koridoru komunikace 43 v německé trase s lokalitou Krkatá Bába u Lubě.

3.20. Pro Optimalizovanou variantu D43 je v platných ZÚR JMK vymezen systém územních rezerv. Pokud se tyto platné ZÚR JMK nyní změnou ZÚR JMK mají změnit, pak je nutné posoudit i možnost převedení této Optimalizované varianty do návrhového koridoru.

3.21. Za výše doložené situace je předávaný projekt Ing. Kalčíka nepochybně nepominutelným podkladem pro Aktualizaci ZÚR JMK a musí být v tomto procesu plně využit.

Podáváme tímto i **podnět** podle S 42 správního řádu

a požadujeme, aby Krajský úřad jako pořizovatel Aktualizace ZÚR JMK k naplnění povinnosti mu dané zákonem, specificky ust. § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona **do 2 měsíců nechal zpracovat ekonomické posouzení nákladů na trasu „43" od dálnice Dl po Lysice, a to jak ve variantě bystrcké/německé + jižní obchvat Kuřimi, tak pro ekono-variantu Optimalizované trasy „43" dle předávané projekční dokumentace.**

Vzhledem k tomu, že reálně vzato pouze varianta Optimalizovaná „43" umožňuje výstavbu „43" v úseku od Kuřimi k dálnici D1 v podélné etapizaci (tj. výstavba poloviny čtyřpruhové komunikace s přípravou na její budoucí rozšíření na plný šířkový profil), požadujeme, aby v tomto ekonomickém hodnocení byla též **zvlášť zhodnocena tato podélná etapizace**.

Vypracované ekonomické hodnocení nám, prosím, neprodleně v kopii předejte.

Vyhodnocení připomínek

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

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

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

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta D.6 byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

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

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

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

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

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

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

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

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

Upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

K domnělým rizikům z hlediska střetu zájmů se nevyjadřujeme. Nejedná se o připomínky k obsahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Dodáváme, že k domnělému střetu zájmů vydala Česká komora architektů (ČKA) usnesení č. 1/840 ze dne 03.12.2019, ve kterém došla k závěru, že doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D. neporušil profesní předpisy ČKA ani jiné platné právní předpisy. Na základě zjištění dozorčí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

K předanému projektu datovanému 06/2019 a k požadavku na jeho zahrnutí do aktualizace ZÚR JMK sdělujeme, že obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva

Jihomoravského kraje. Ta jednak popisuje, co se v území změnilo za poslední dva roky, tedy od vydání ZÚR JMK (2016) a je schváleným zadáním pro samotnou aktualizaci tohoto dokumentu.

V souladu s § 19 odst. 1 písm. j) je úkolem územního plánování zejména **prověřovat a vytvářet v území podmínky.** K požadavku na *ekonomické posouzení nákladů na trasu „43“* uvádíme, že ZÚR jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování, především ve fázi rozhodování v území. Primárním účelem „43“ má být řešení nikoliv ekonomických, nýbrž dopravních problémů Jihomoravského kraje (viz. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017, který odmítl žalobu na ZÚR JMK 2016).

Doplňujeme, že investorem stavby „43“ je stát, resp. ministerstvo dopravy.

Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedlo:

cit.: „*Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.*
K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:
1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.
2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.
3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

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

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

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41 – *Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění*. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

14. Spolek za lepší životní prostředí, z.s. / 227 177 157

Poř. číslo	**V 14**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159010/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek za lepší životní prostředí, z.s. / 227 177 157			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Hana Přibylová, předsedkyně			
		Adresa / sídlo		Sudice 38, 680 01 Sudice			

Připomínka / Připomínky

Věcně shodné připomínky k návrhu A č.1 ZÚR a jejich zdůvodnění.

1. Požadujeme k návrhu Ač.1 ZÚR JMK znova a plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43 – silnice 43 jako celek od D1 po severní hranici JMK, a to ve všech známých variantách. Úplné posouzení musí být v odůvodnění návrhu Ač.1 ZÚR JMK (včetně SEA a HIA) doloženo.
2. V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 (DS02, DS03) požadujeme v A č.1 ZÚR JMK zcela vypustit a dopravní obslužnost v úseku DS03 požadujeme řešit modernizací silničních sítí I., II. a II. třídy s vytvořením obchvatů. A do budoucna vyloučit území malé Hané z TEN-T.
3. Z návrhu A č.1 ZÚR JMK požadujeme vypustit trasování vysokotlakého plynovodu TEP05 (Kralice-Bezměrov) v katastrálním území Sudice.

Odůvodnění:

Posouzení návrhu A č.1 ZÚR JMK – koridor komunikace D43-silnice 43 musí být ve smyslu stanoviska MŽP z r. 2016 k návrhu ZÚR JMK provedeno pro celou tuto navrhovanou komunikace jako celek, tedy musí zahrnout celý, opravdu celý, úsek JMK od jeho severní hranice až po D1.

D43 – silnice 43 v návrhu A č.1 ZÚR JMK jako součást TEN-T tj. komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní i osobní dopravu. Masivní zavlékání dálkové tranzitní dopravy do současné doby nezatížené a dopravou znečištěné oblasti je nezodpovědné a pokud v dané oblasti je mimořádně nízká intenzita dopravy, obzvláště alarmující, týká se především území DS03.

Obec Sudice je zásobená plynem ze středotlakého plynovodu, který je veden středem katastrálního území Sudice, ve vzdálenosti cca max. 60 m od nejbližší zástavby. Koridor TEP05 je veden s tímto rovnoběžně – jeho okrajová hranice je jen cca 40-50 m vzdálen. Považujeme toto z bezpečnostního hlediska za velmi rizikové. Koridor pro TEP05 v šířce 320 m, v jeho délce přes k. ú. Sudice cca 2 km je cca 330 ha, je výměra koridoru zanedbatelná? Pro vlastníky, jejichž vlastnická práva jsou tímto omezená, určitě ne.

Vyhodnocení připomínek 1. a 2.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

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

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

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU

- Velké námořní přístavy a letiště
- Důležité silniční přechody

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

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

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

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

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o měně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno cit.: „*V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43* ***v úseku Kuřim – Lysice*** *může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43* ***v úseku D1 – Kuřim****, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být* ***převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK***.“ V souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.

Záměr VTL plynovod Kralice – Bezměrov TEP05 vymezený v ZÚR JMK 2016 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr TEP05 zůstává v ZÚR JMK 2016 beze změn. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah.

Jedná se o záměr republikového významu vymezený v PÚR ČR. PÚR ČR je pro pořizování ZÚR JMK závazná.

Upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními

potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci VTL. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

15. Spolek Obchvat, z.s. / 266 06 119

Poř. číslo	**V 15**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159133/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Obchvat, z.s. / 266 06 119			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Mgr. Lenka Poláková, předsedkyně			
		Adresa / sídlo		Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo			

Připomínka / Připomínky

1. Požadovali jsme v Aktualizaci ZÚR JMK prověřit a plnohodnotně posoudit situaci ve Znojmě. **V ZÚR JMK je nevhodně vymezen koridor S8 nazvaný obchvat Znojma**. Tato státem sledovaná komunikace zavádí dopravu do příměstských částí města v ještě větší míře než doposud, zamezuje růstu města v jeho jihovýchodní části, potýká se s problémy v prostoru mezi letištěm a Naturou 2000. Již nyní překračované limity prašnosti a hlučnosti by byly mnohonásobně překračovány po dokončení této komunikace, jak dokazuje na straně 17 Rozptylová studie vypracovaná HBH Projektem s. r. o. pro Napojení silnice II/413 na silnici I/38 v dubnu 2018. Silniční komunikace pro těžkou automobilovou dopravu budovanou jen cca 4 km od středu města nemůže v tak malé vzdálenosti zamezit těžkému znečištění drobnými částicemi PM10, PM2,5 a dalšími, ba naopak nutně musí dojít k jejich nárůstu.
   Znovu požadujeme zapracovat do Aktualizace ZÚR JMK koridor velkého obchvatu vypracovaný Ing. Jiřím Kalčíkem, který má JMK k dispozici již od listopadu roku 2015 a který plně vyhovuje veškerým potřebám Znojma a okolí i těžké automobilové dopravě.
2. **Požadujeme, aby přeložka I/38, tzv. obchvat Znojma byla překlasifikována na městskou silnici a ukončena kruhovým objezdem v místech styku se silnicí 11/413, Suchohrdelská.**
   Po posouzení všech souvislostí a dopadů je naprosto zřejmé, že komunikace tzv. obchvatu Znojma je již nyní pouze vnitroaglomerační komunikací a z toho důvodu je žádoucí ji takto nadále sledovat a v ZÚR JMK aktualizovat současné vedení jako městskou silnici. Město Znojmo a okolí je vnímáno jako soudržná metropolitní aglomerace skládající se z několika částí, z nichž některé jsou dnes připojeny k jádru Znojma (Přímětice, Kasárna, Oblekovice, Načeratice...) Další si sice zachovávají svoji identitu a samosprávné orgány, ale z širšího pohledu je jasné, že jde o znojemskou metropolitní oblast a tím se stává budovaná komunikace komunikací vnitroareálovou. PÚR ČR správně vymezila koridor Liberec, Praha, Havlíčkův Brod, Jihlava, Znojmo, Vídeň, neboť tento koridor je nejpřímější a nejkratší. Je rovněž správné oddělení tranzitní dopravy vzhledem k metropolitní aglomeraci od dopravy cílové, zdrojové a vnitroareálové.
   To vše jsou důvody vedoucí k požadavku zahrnutí budované komunikace — přeložka I/38 (budoucí S8) jako komunikaci vnitroareálovou (městskou silnici).
3. Požadujeme nové zpracování rozptylové a akustické studie nestrannými odborníky podle nejnovějších metod.

Vyhodnocení připomínek

Záměr kapacitní silnice I/38 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, která stanovila její obsah.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

16. [redacted]

Poř. číslo	**V 16**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159239/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

1. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyčíslena a zohledněna nejistota v rámci rozptylové studie. Vyhodnocení se děje pod úrovní nejistoty dat na základě výpočetního šumu. Požaduji nápravu podkladu.**
   Odůvodnění:

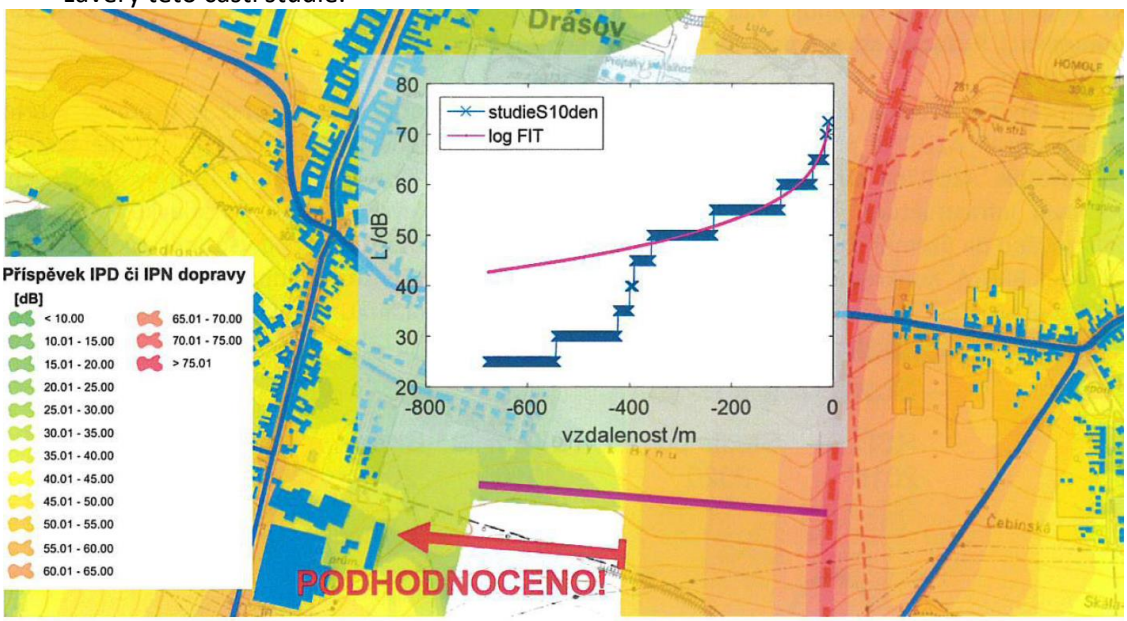
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

   U rozptylové studie lze očekávat nejistotu minimálně ve stejné úrovni jako u dopravního modelování. Ani při uvažování nejistoty 10 % nelze dospět k závěrům, které studie učinila. Dle poklesu imisního zatížení není možné vybrat nejvýhodnější variantu, protože hodnoty se od sebe neliší o více než 8 %. Obdobně u významného poklesu. Nárůst imisního zatížení však jasně ukazuje že SIO způsobí takřka dvojnásobnou zátěž oproti nejšetrnější variantě, kterou je D6.
2. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, dopravní model neodpovídá skutečnosti a značně se odchyluje od výchozích dat – sčítání ŘSD 2016. Požaduji opravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je ve stavu OO 2020 na Staré dálnici uvedena celková intenzita 12 300 oproti výchozímu stavu dle ŘSD 2016, kdy je uvedena intenzita 12 832 vozidel za den. Při současném vývoji dopravy není za 4 roky pokles 532 vozidel reálný.
3. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, vyhodnocení variant dle hlukové studie je provedeno pouze na základě simulace do 400 m od komunikace. Při posuzování vlivu hluku z takovéhoto liniového zdroje je vzdálenost 400 m nedostačující a penalizuje šetrnější a varianty.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Je uvedeno, že 400 m je dostatečná vzdálenost pro posouzení překročení hlukových limitů. S tím lze s výhradami souhlasit, ale vyhodnocení v hlukové studii neprobíhalo na základě překročení limitů, ale na základě počtu obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu! Tím pádem je vzdálenost 400 m nedostačující, protože od liniových staveb tohoto typu se uplatňuje hluk do vzdálenosti několika km.

4. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková část územní studie je započítána dvakrát. Požaduji nápravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie obsahuje zásadní vady, nejsou závěry relevantní. Hluková studie, je ale v rámci hodnocení variant započítána dvakrát: jednou jako hluková a rozptylová studie a podruhé v části posouzení vlivu na životní prostředí.
5. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvádí přesnost modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V dané studii je uvedeno, že chyba dopravního modelování je více než 10%. Pro posouzení věrohodnosti dat je potřeba konkretizovat nejistotu, tedy uvést horní mez chyby. Nehledě na to, že vlastní chybu je potřeba definovat pro vstupní data a následně také pro vlastní model. Bez uvedení těchto chyb jsou zveřejněná data studie nevěrohodná a bezcenná.
6. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá nereálnou dopravní síť. Požaduji opravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'I Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou v rámci jednotlivých variant simulovaná určitá dopravní řešení. Skutečně navržená dopravní řešení ovšem v klíčových oblastech neodpovídají simulované dopravní síti. Dle návrhu jsou do sítě zařazeny sjezdy a nájezdy v místech, kde při realizaci dané varianty nebudou či naopak. Díky domu došlo k nezanedbatelné změně toku proudu, špatným závěrům s důsledky také do navazujících částí studie např. pro posouzení překročení hygienických limitů.
7. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, hluková část územní studie špatně započítává oblasti vzdálenější než 400 m od komunikací**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou data hluku simulována pouze do vzdálenosti 400 m, konkrétně je uvedeno „výsledky jsou platné pouze do 400 m od komunikace". U liniového zdroje ovšem nedochází v oblasti nad 400 m ke skokovému poklesu hluku, ale pokles je dán

teorií. Vzdálenější oblasti od dominantního zdroje hluku jsou při jeho neuvažování špatně započítány do oblastí, kde dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035.

Omezením simulace na 400 m pak došlo k penalizaci šetrnějších variant a vylepšení nešetrných variant. Tato vada způsobila ve fázi výběru z 16 variant zcela vadný výběr variant, kdy jsou nejvíce zatěžující varianty prohlášeny za nejlepší. Špatné vyčíslení oblastí, kde dojde ke snížení či zvýšení hlukové zátěže je tak zásadní, že zcela obrací závěry této části studie.



8. **Posouzení variant územní studií není provedeno pouze v dotčené oblasti, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu Aktualizace ZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".

   V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Jako zásadní vadu studie upozorňuji, že oblast severozápadu Brna je studií označena za nezávislou na ostatních segmentech.

   Přesto jsou při posuzování trasování v oblasti severozápadu Brna započítávány příspěvky z ostatních segmentů. Toto by nevadilo, pokud by všechny varianty byly mimo SZ Brna shodné, ale v opačném případě je tímto vnášen do vyhodnocení nezanedbatelný vliv ostatních segmentů. Jako příklad lze poukázat na varianty D2 a D4, které se liší převážně JZ tangentou a v SZ oblasti jsou zcela totožné. Tyto varianty jsou z hlediska poklesu rozptylu hodnoceny studií jako nejlepší (D2) a nejhorší (D4) ze všech variant. Tím je prokázáno, že šumy z okolních segmentů znemožňují posouzení vlivu trasování v dotčené SZ oblasti Brna.

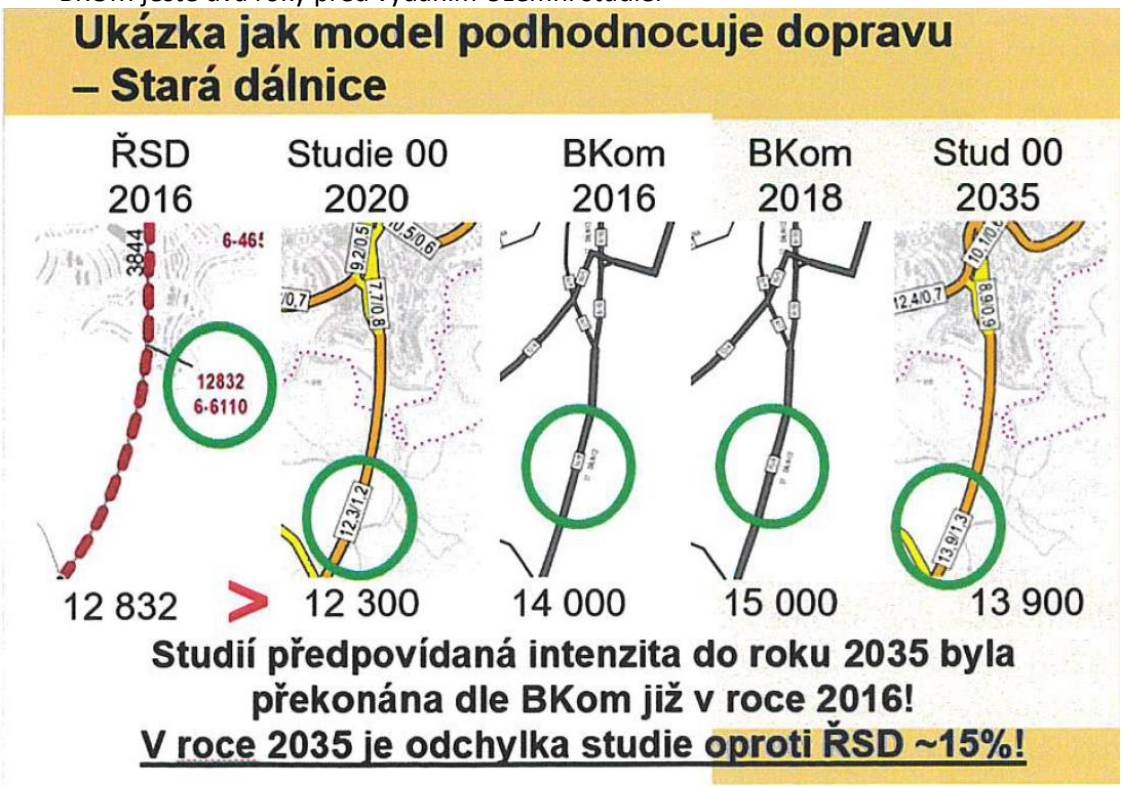
9. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie má nekompletní metodiku hlukové studie. Požaduji doplnění podkladu.**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde

dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V části E1 hluková studie je uvedeno cituji: „V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže jednotlivých dopravních modelů a reálně naměřených hodnot akustické situace se po kalibraci liší do rozmezí ±2 dB." Jakým konkrétním způsobem byly rastry upraveny, není uvedeno.

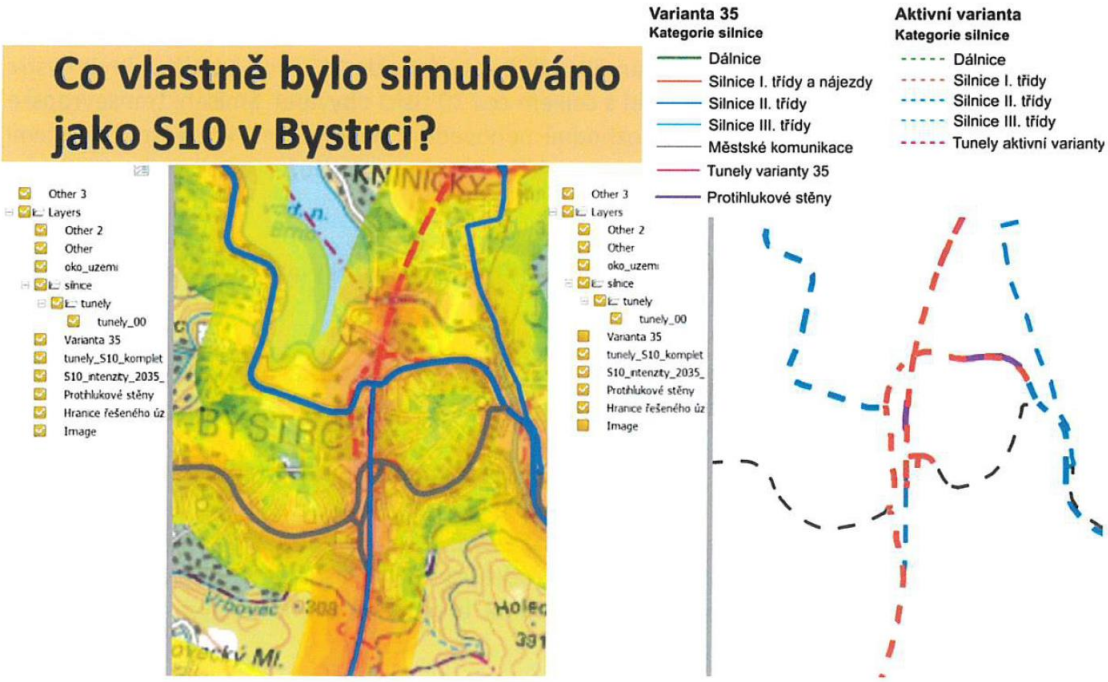
10. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie podhodnocuje dopravu na většině místních komunikací. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.** Odůvodnění: Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie se uvedené intenzity liší od vstupních dat ŘSD, ale také dat BKOM. Konkrétně na komunikaci Stará dálnice byla intenzita předpovídaná studií do roku 2035 (nulový stav) překonána dle BKOM ještě dva roky před vydáním Územní studie.



11. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková a rozptylová část územní studie doporučuje špatné varianty. Požaduji nápravu podkladu**.
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Je evidentní rozpor ve vyhodnocení, kdy varianta S4 nebyla společně za

hlukovou a rozptylovou studii doporučena, zatímco SI ano. Varianta S4 ovšem překonává variantu SI ve 4 z 5 posuzovaných oblastí tzn. Rozptyl nárůst, rozptyl pokles, hluk nárůst a hluk pokles. Obdobný rozpor lze nalézt i pro nejšetrnější variantu D6, která nebyla doporučena.

12. **V návrhu není zahrnut koridor Boskovickou brázdou a Optimalizovaná varianta.**
    Odůvodnění:
    Vzhledem k tomu, že procesně nebyla Optimalizovaná varianta projednána a byla zamítnuta na základě vadně zpracované územní studie, měla by být tato varianta zahrnuta do projednání v rámci návrhu AZÚR.
13. **Použitý podklad obsahuje vady, grafická data nejsou v souladu s textem. Požaduji nápravu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.
    V rámci mapových podkladů hlukové studie jsou vyznačeny komunikace aktivní varianty. Konkrétně pro variantu SIO mapový podklad hluková studie kraj, ale plánovaná silnice I. třídy zahýbá ze stopy Staré dálnice na ulici Kubíčkova a dále pokračuje po ulici Páteřní. Komunikace Páteřní není komunikací I. třídy!

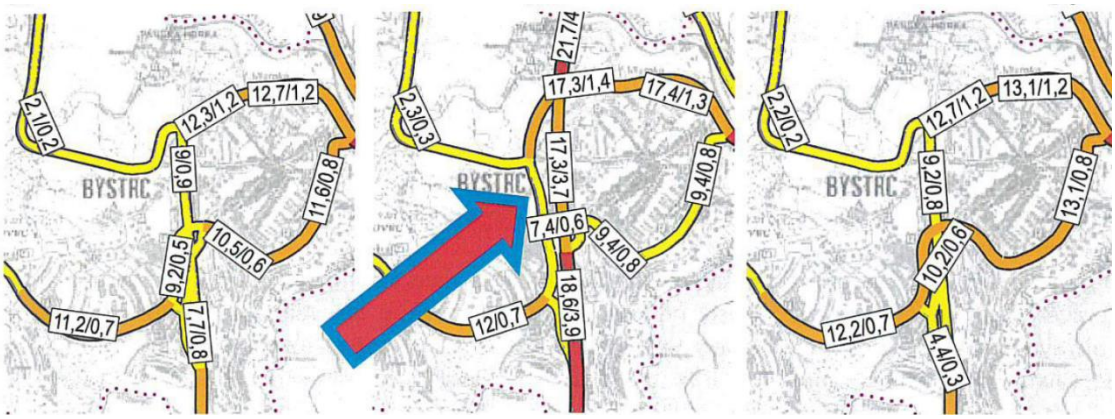


14. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, intenzity dopravního modelování dle územní studie jsou nevěrohodné. Požaduji opravení podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Celková intenzita na Staré dálnici ve

variantě SIO v roce 2035 uváděná studií jako 24 tisíc vozidel je oproti studii zhotovené ve stejném roce a autorem zapojeným do realizace územní studie zcela odlišná oproti studii D43 Bořitov — Staré město — D35, kde je při realizaci komunikace 43 v Hitlerově stopě s jižním obchvatem Kuřimi uváděno na Staré dálnici 34 tisíc vozidel v roce 2040. Takto závratný rozdíl v řádu 30% jasně ukazuje nevěrohodnost závěrů dopravního modelování provedeného v územní studii.

15. **Územní studie je nepřezkoumatelná, závěry jsou nevěrohodné, není uvedena metodika zpracování, což jsou zásadní vady použitého podkladu. Požaduji doplnění.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na “Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. V rámci studie není uvedena metodika zpracování dat. Postupy nejsou přesně popsány např. je uvedeno, že jsou použity vhodné funkce excelu, bez dalšího popisu, či zveřejnění daného souboru. Nemožnost transparentního ověření činní závěry studie nevěrohodnými.
16. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole Obyvatelstvo a lidské zdraví uvedeno: „Uplatněním ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a snížení imisní a hlukové zátěže v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti." Uvedené tvrzení není pravdivé.**
    Odůvodnění:
    Veškerá tranzitní doprava bude při realizaci záměru AZÚR zavedena do MČ Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy, což je obytná zástavba sídel s celkem cca 30 tisíci obyvatel. Smísení transevropské tranzitní dopravy s aglomerační dopravou rozhodně nepovede v dané oblasti ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Zavlečení tranzitní dopravy do zmíněných oblastí pak nemůže vést k snížení imisní a hlukové zátěže.
17. **Koridor DS-40A v a pod jižní části KÚ Bystrc není dostatečně široký pro umístění komunikace „43” a ochranného pásma.**
18. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, je podhodnocen vliv těžké transevropské tranzitní dopravy komunikace zařazené do TEN-T. Požaduji doplnění podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie není provedena žádná analýza nárůstu těžké tranzitní dopravy plynoucí z napojení na TEN-T. Toto podhodnocení pak ovlivňuje výsledky dopravního modelování a všech navazujících částí studie.
19. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvažuje stejné nyní existující místní komunikace a účelově je přidává do průtahových variant, jako jsou D3 a SIO. Požaduji opravení podkladu a všech jeho navazujících částí.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. Tuto chybu lze demonstrovat

například na komunikaci Páteřní, kde pro varianty S10 a D3 je uvažována, ale pro nulový stav a variantu D6 uvažována není.

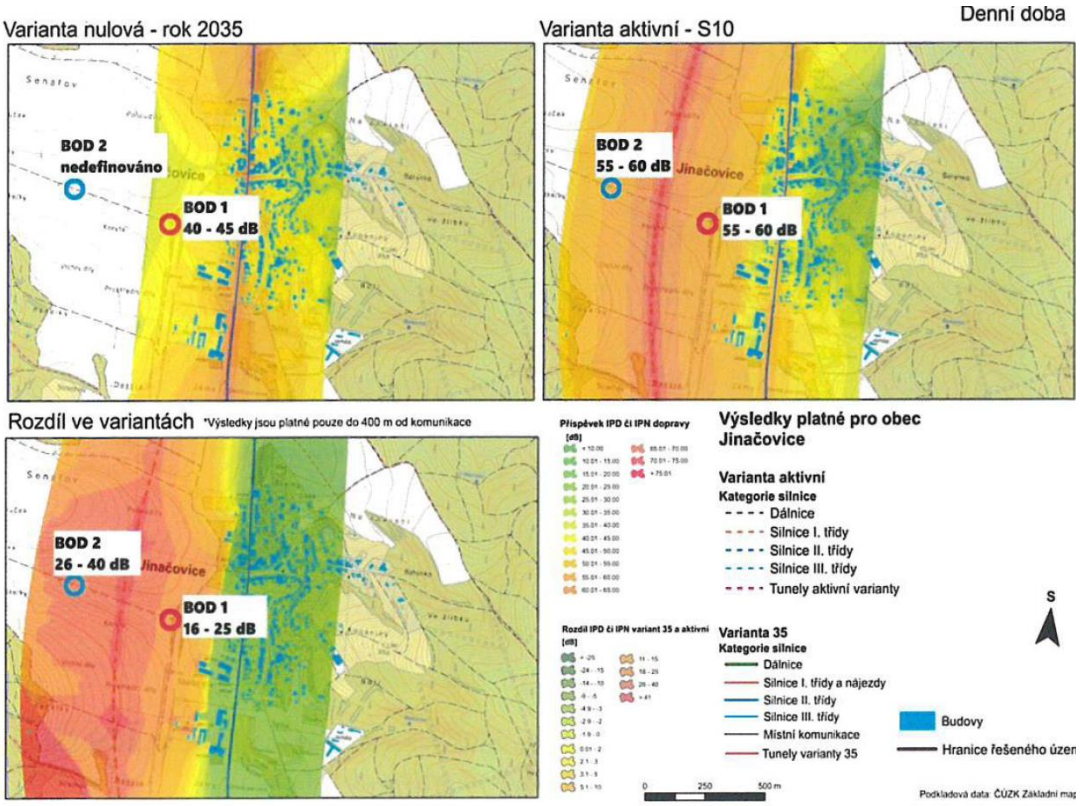


20. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém územní metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno neposuzuje finanční náročnost variant. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZUR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je technicky špatně posuzováno 16 variant, ale není posuzována finanční náročnost variant ani formou hrubého odhadu. Ekonomický aspekt je důležitý z hlediska realizovatelnosti.
21. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková studie obsahuje rozpor s uplatněním nejistoty**. **Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V rámci metodiky hlukové studie je uvedeno, že data mají charakter maximální možné hodnoty a výsledky získané z takto zadaného výpočetního modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace a příslušná nejistota je již uplatněna a není relevantní s ní dále pracovat. Toto ovšem není pravda. Data nemají uváděný charakter maximální možné hodnoty. Do hlukové studie vstupující intenzity dopravního modelu jsou zatíženy nejistotou, takže do hlukové studie nevstupují maximální možné hodnoty. Navíc je zde problém se simulací pouze ve vzdálenosti do 400 m od komunikace, takže ani zde se nejedná o maximální možné vstupní hodnoty. Dále lze poukázat na problém „sešívání". Autoři z dnešní době nepochopitelného důvodu simulovali oblast po segmentech. Tyto segmenty s určitým překryvem pak neznámým algoritmem spojily. Toto spojení vykazuje např. v Bystrci ulici Píškova chybnou skokovou změnu hluku v řádu 20 dB. Věrohodnost hlukové studie je tedy nulová.
22. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a

požadavků" a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro rozptylovou studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.

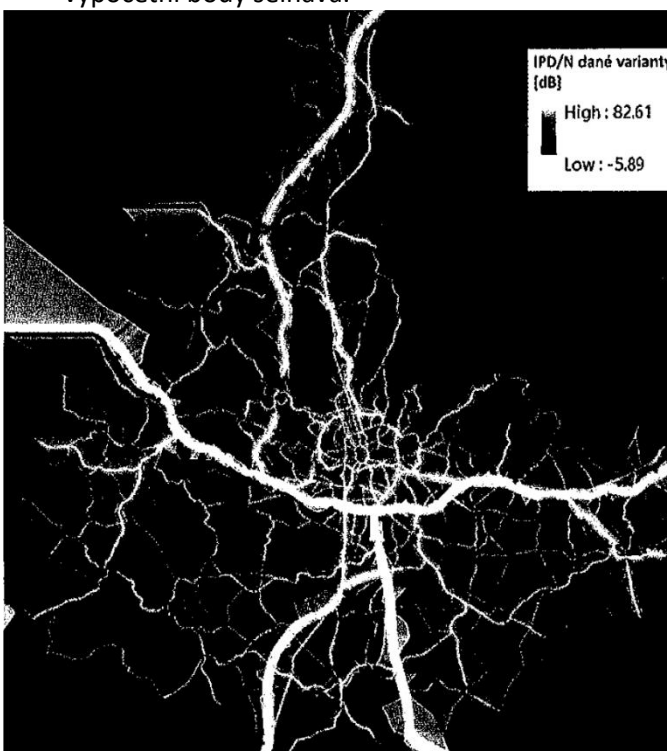
23. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro hlukovou studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.
24. **Posouzení variant není z hlediska dopravně-urbanistického objektivní, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na 'l Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Územní studie uvádí: „Porovnání se od sebe odlišují také základním principem vyhodnocení, kde vedle sebe stojí přesné číselné hodnocení části zabývající se životním prostředím a vlivem na obyvatele a slovní hodnocení dopravně-urbanistické, které nemá stanovené hodnoticí parametry”. Pokud něco nemá stanovené hodnotící parametry, nejedná se o objektivní hodnocení. Volba variant je závadná, u zvolených variant není věrohodně a kvantifikovatelně doloženo proč jsou nejlepší.
25. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole ovzduší uvedeno, že záměry jsou v rámci AZÚR navrženy tak, aby přinesly snížení dopravní a následně i imisní zátěže obytné zástavby. Uvedené tvrzení není pravdivé.**
    Odůvodnění:
    V oblasti Brno-západ dojde při realizaci záměru k výraznému nárůstu dopravy v oblastech Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy. K významnému nárůstu dojde také v jednotlivých kategoriích a s ohledem na zařazení komunikace 43 do TEN-T dojde k velmi výraznému nárůstu u těžké dopravy. Tímto dojde ke zhoršení situace v MČ Brno s celkem zhruba 30 tisíci obyvatel. Na komunikaci Stará dálnice bylo dle sčítání ŘSD v roce 2016 naměřeno 12 832 vozidel za den, v rámci ÚS je do roku 2035 v nulové variantě predikováno 13 900 vozidel. Při realizaci záměru AZÚR je predikováno 23 900 vozidel za den a dle studie Bořitov dokonce 34 000 vozidel za den. Toto výrazné navýšení 0 10 až 20 tisíc vozidel za den rozhodně nelze považovat za snížení dopravní zátěže obytné zástavby.
26. **Hluková část územní studie vyhodnocuje nevěrohodná a nezveřejněná data, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu stavu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná

pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou použita výpočty nepodložená a nezveřejněná data. Toto tvrzení lze doložit ukázkou hlukové studie z oblasti Jinačovic pro variantu SIO a denní dobu. Zde nelze v bodě 2 stanovit rozdíl ve variantách, protože v nulové variantě roku 2035 nejsou data v bodě 2 definována. Zpracovatel prokázal, že se pro bod 2 jedná o extrapolaci dat mimo oblast výpočetních bodů. Tato data nelze tedy v souladu s technickou praxí akceptovat jako věrohodná data. Provedení hlukové studie je tedy věcně závadné.



27. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není vyhodnocena nejistota vstupních dat ani celková nejistota dopravního modelování. Je pouze uvedeno, že reálná data se mohou lišit o více než 10 %. Toto není přijatelné vyčíslení nejistoty.
28. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie využívá extrapolace hlukových dat. Požaduji opravení podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a

požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. Dle metodického postupu zpracování HS je uvedeno, že data byla mezi výpočtovými body interpolována, avšak mimo oblasti těchto bodů byla stejným způsobem extrapolována, což je nepřesné a technicky nepřípustné, obzvláště na uvedený obrázek demonstrující, jak moc extrapolace mimo výpočetní body selhává.



29. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová a hluková část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**

    Odůvodnění:

    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".

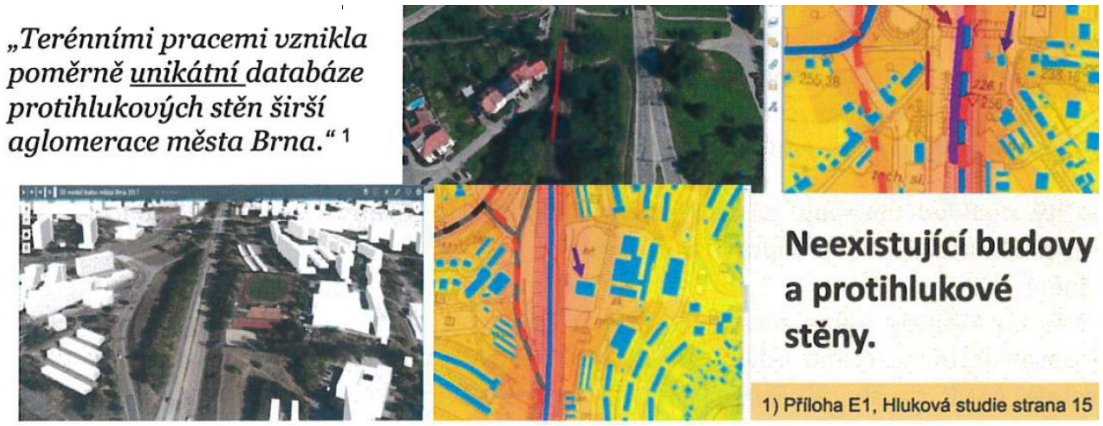
    V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro společné vyhodnocení rozptylové a hlukové studie. V rámci jednotlivých doporučených variant dle hlukové a rozptylové studie byly následně vybrány doporučené varianty společně za tyto dvě oblasti bez známého a kvantifikovatelného kritéria. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.

30. **Použitý podklad obsahuje vady, grafická data jsou v rozporu se skutečností. Požaduji nápravu.**

    Odůvodnění:

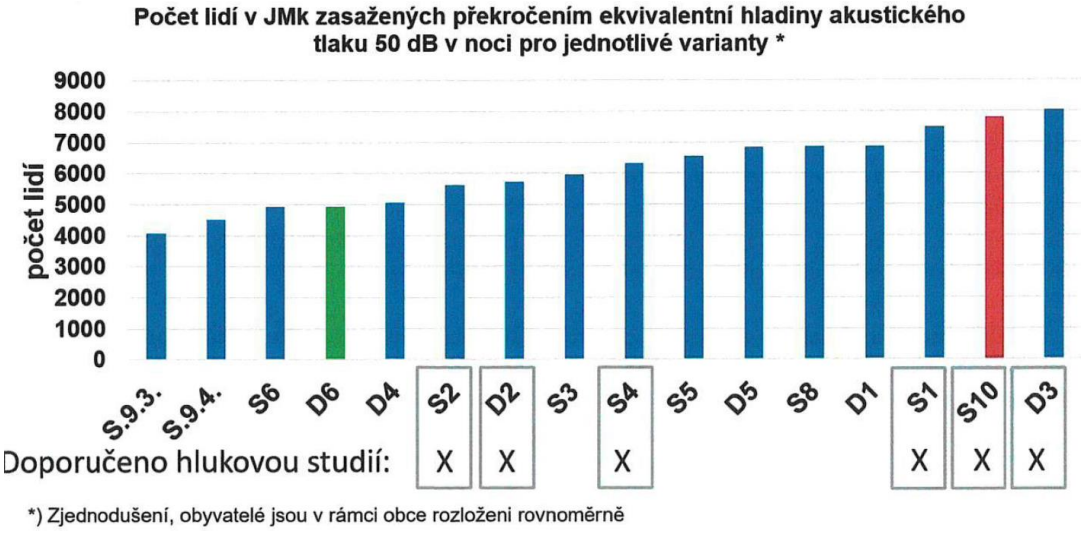
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

V rámci hlukové studie jsou v podkladech zaneseny desítky objektů v rozporu se skutečností. Konkrétně lze poukázat na budovu na hřišti při škole Laštůvkova, nebo neexistující protihlukovou stěnu vedle ulice Páteřní (v dané oblasti se nachází protihluková stěna, ale 0 50 metrů jinde a 3x kratší, než je dle podkladů studie).



31. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není provedena/zveřejněna validace dopravního modelu v rozporu s certifikovanou metodikou. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Uzemní studie. Dopravní model je zjednodušenou reprezentací části reálného světa. Dopravní model by měl být kalibrován dle empiricky naměřených údajů. Dále by měla proběhnout validace, tzn. testování, zda poskytuje relevantní výsledky vzhledem ke skutečnosti. Testování se provádí oproti nezávisle získané množině dat (např. měřené intenzity dopravy). Přičemž data použitá pro validaci by měla být jiná než data použitá pro kalibraci. Výsledky validace jsou kritériem kvality modelu a jako takové by měly být transparentně předloženy uživateli. Modelování dle Územní studie nic takového neobsahuje a nelze tedy považovat za věrohodný ani model ani navazující části studie.
32. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, do vyhodnocení není započtena nejistota dopravního modelování. Požaduji opravení podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není správně vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Varianty jsou posuzovány i s ohledem na úsporu jednotlivých variant, tzn. rozdíl celkové denní intenzity aktivní varianty oproti variantě nulové, obojí v roce 2035. Při zahrnutí nejistot zjistíme, že pro všechny varianty je úspora v klíčových oblastech zatížena relativní chybou více než 100 %. Vyhodnocení variant na základě úspory bez zohlednění nejistoty je zcela nevěrohodné a náhodné.

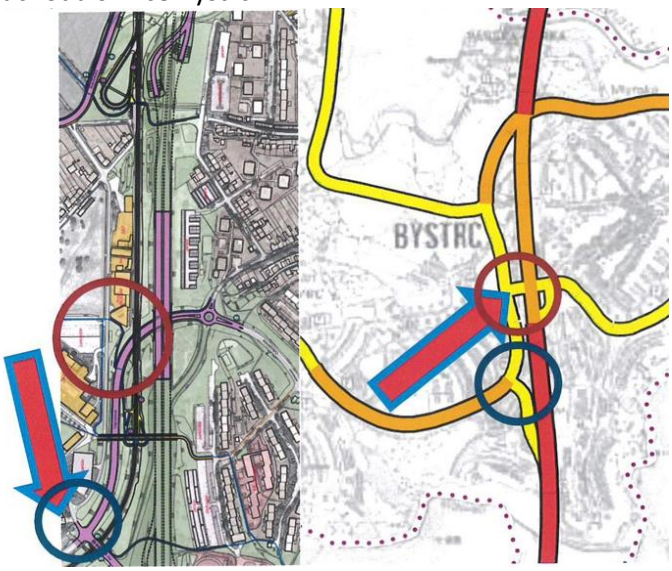
33. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není transparentně uvedena metodika dopravního modelování a data do modelování vstupující. Požaduji doplnění podkladu**.
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Nejsou doložena vstupní data vstupující do dopravního modelování mimo data sčítání ŘSD 2016. Stejně tak metodika neuvádí konkrétní koeficienty pro navýšení celkové intenzity dopravy. Například lze poukázat na neznámé navýšení celkové intenzity dopravy modelu uvažujícího výchozí stav v roce 2020 tedy dokončení zkapacitnění VMO komunikace Žabovřeská.
34. **Použitý podklad obsahuje zásadní vadu, hluková část územní studie nehodnotí překročení hygienických limitů. Požaduji nápravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie je vyhodnocován pokles ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035, nikoli legislativně závazné překročení hygienických limitů. Při použití dat hlukové studie procenta území sloupec „Zhoršení” se ukazuje, že studií doporučené varianty jsou variantami nejhoršími.



*) Zjednodušení, obyvatelé jsou v rámci obce rozloženi rovnoměrně

35. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie účelově mění pro některé varianty dopravní řešení. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní

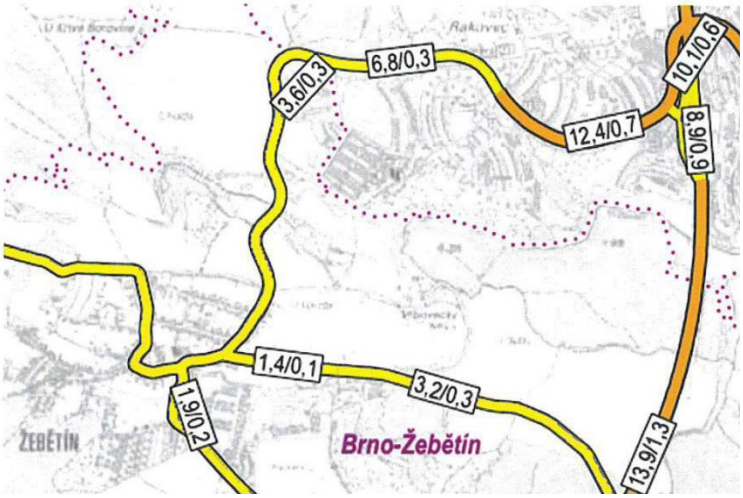
rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování není pro nulovou variantu uvažována komunikace Páteřní. Pro variantu SIO je tato komunikace uvažována, a navíc je špatně napojena na komunikaci Vejrostova 0 350 metrů jinde. Současné řešení napojení Páteřní je realizováno přes komunikaci Kubíčkova. Dopravní řešení dle modelu varianta SIO není uvedeno ani v textové části, ani v návrhu průchodu silnice Bystrcí.



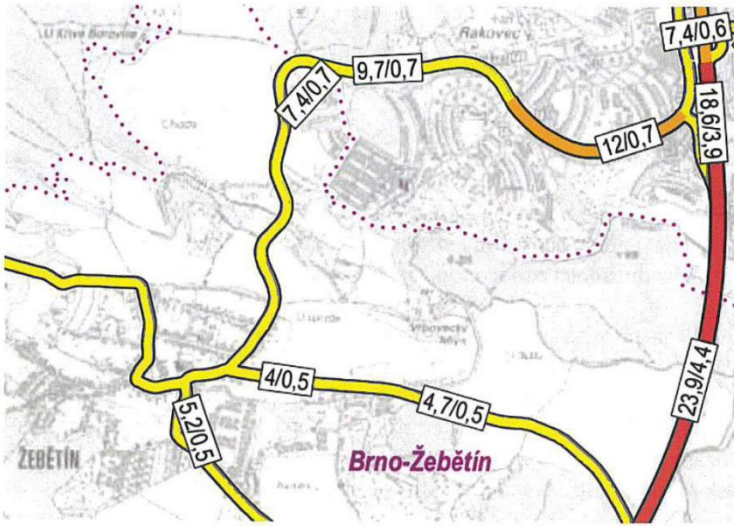
36. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá pro výpočty hlukové zátěže v noční a denní době neuvažuje kategorie a třídy pozemní komunikace a nerozlišuje, zda je posuzována silnice I. třídy mezinárodní silnicí označenou zkratkou „E". Požaduji opravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou výpočty hlukové zátěže vytvořeny pro denní i noční dobu. Avšak při přepočtu z celkových intenzit dopravy během 24 hodin nebyla zohledněna třída a kategorie komunikace, přestože např. dle Manuálu ŘSD pro výpočet hluku z automobilové dopravy je tento přístup znám minimálně od roku 2011.
37. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie obsahuje nevysvětlitelné změny v celkových intenzitách. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí**.
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování je pro komunikaci Hostislavova uvedena v nulovém stavu 2035 celková intenzita 3,6 tisíc vozidel/den. Pro variantu SIO je to

pak 7,4 tisíc vozidel/den. Zatímco na komunikaci Vejrostova je uvedeno 12,4 tisíc vozidel/den pro nulovou variantu a 12 tisíc vozidel pro variantu SIO. Vzhledem k tomu, že mezi těmito úseky není napojena žádná jiná komunikace, je potřeba vysvětlit zdvojnásobení intenzity na komunikaci Hostislavova pro variantu S10.

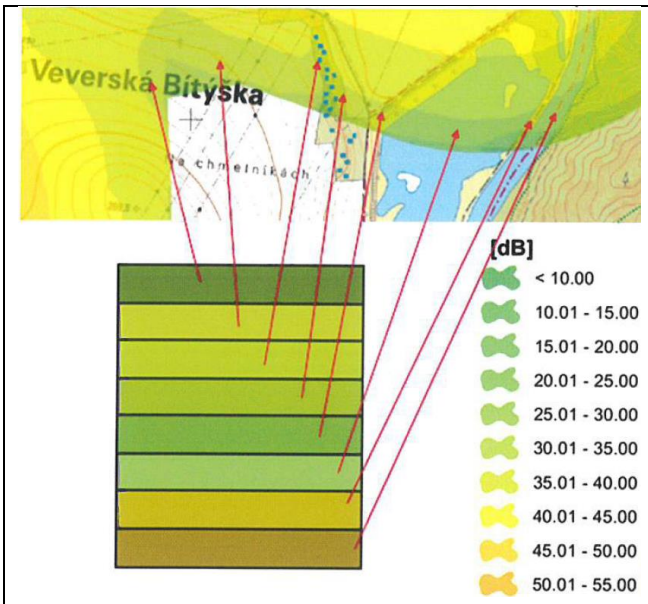
00 2035:



S10 2035:



38. **Použitý podklad obsahuje vady, z kartogramů hlukové studie není možné odečíst hodnotu. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". K barvě označující konkrétní hladinu hluku je neoddělitelně přičtena barva mapového podkladu. Díky tomu nelze z kartogramů odečíst přesnou hodnotu. Barva konkrétní hladiny hluku tedy bude mít v kartogramu různou barvu v závislosti, zda budeme nad vodou, lesem či polem.



Vyhodnocení připomínek 1. až 5., 7. až 11., 13. až 15., 18., 19., 21. až 24., 26. až 30., 32., 34., 36., 38.

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

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení. V příloze vyhodnocení je rovněž reagováno na prezentaci Ing. Škarvady a připomínky uvedené v tomto podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Navržené dopravní řešení v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK plně odpovídá zpracovaným dopravním modelům v Územní studii JMK, a to v toleranci navržených měřítek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 12.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Ze strany dotčených orgánů ani Zastupitelstva JMK nebyl uplatněn požadavek na zapracování dalších variant.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 16.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně

najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17.

Návrh aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje koridor pro umístění záměru D43-I/43. Dotčený orgán, kterým je ministerstvo dopravy neměl k vymezení koridoru (jeho šířce) žádné připomínky. Dodáváme, že koridory pro záměry se nevymezují včetně ochranného pásma komunikace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 20.

Finanční náročnost variant nebyla předmětem zakázky ÚS JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 25.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A,

DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 31.

Validace/kontrola modelu je realizována průběžně, a to na základě skutečných sčítání dopravního proudu. Veškeré modelové stavy byly zpracovány na základě posledního celostátního sčítání dopravy v r. 2016. Tento dopravní model je aktuálně používaný všemi dotčenými orgány a organizacemi pro potřeby přípravy dopravní infrastruktury (např. MD ČR, ŘSD ČR …)

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 33.

Metodika výpočtu a výhledové koeficienty jsou popsány v textové části – zprávě u vlastního modelování dopravy. Z hlediska uvedené stavby VMO Žabovřeská je tato stavba uvažována jako zrealizovaná v modelu 2020+ neboť příprava a realizace stavby je v takovém stavu, kdy lze predikovat dokončení do r. 2023. Tedy v době účinnosti modelových stavů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 35. Model varianty S10 plně odpovídá dopravnímu schématu varianty v Územní studii JMK. Zde existuje tzv. „nová ulice Páteřní“ s přímým napojením do ulice Odbojářské. Stará část ulice Páteřní je napojena z ulice Kubíčkovy a tvoří „slepou kapsu“ s jedním vjezdem a výjezdem. Komunikace tohoto typu jsou mimo rozlišovací schopnost vyjádření intenzit v síti JMK, byť se některé ve vlastním modelu vyskytují. Uvedený obrázek (urbanistický doprovod) představuje jiné řešení – neodpovídá výše uvedenému modelovému stavu. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 37. Chování dopravního proudu – tedy změny uvedených modelových stavů lze vysvětlit změnou dopravního napojení dotčeného území jak na novou trasu „43“ tak na město Brno. Nelze z modelu vytrhávat jednu část komunikace či území, ale změny je nutno vztahovat k širšímu území. Předpokládané intenzity v uvedeném případě nemají navíc zásadní vliv celkovou dopravní situaci na území Jihomoravského kraje a Města Brna. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

17. Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s.

Poř. číslo	**V 17**	Datum	07.11.2019	KEVIS(kód)	-	Č.j.	**JMK159244/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s.			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Pavel Škarvada, Ph.D., předseda			
		Adresa / sídlo		Laštůvkova 25, 635 00 Brno			

Připomínky

1. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyčíslena a zohledněna nejistota v rámci rozptylové studie. Vyhodnocení se děje pod úrovní nejistoty dat na základě výpočetního šumu. Požaduji nápravu podkladu.**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

   U rozptylové studie lze očekávat nejistotu minimálně ve stejné úrovni jako u dopravního modelování. Ani při uvažování nejistoty 10 % nelze dospět k závěrům, které studie učinila. Dle poklesu imisního zatížení není možné vybrat nejvýhodnější variantu, protože hodnoty se od sebe neliší o více než 8 %. Obdobně u významného poklesu. Nárůst imisního zatížení však jasně ukazuje že SIO způsobí takřka dvojnásobnou zátěž oproti nejšetrnější variantě, kterou je D6.

2. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, dopravní model neodpovídá skutečnosti a značně se odchyluje od výchozích dat – sčítání ŘSD 2016. Požaduji opravu podkladu.**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je ve stavu OO 2020 na Staré dálnici uvedena celková intenzita 12 300 oproti výchozímu stavu dle ŘSD 2016, kdy je

uvedena intenzita 12 832 vozidel za den. Při současném vývoji dopravy není za 4 roky pokles 532 vozidel reálný.

3. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, vyhodnocení variant dle hlukové studie je provedeno pouze na základě simulace do 400 m od komunikace. Při posuzování vlivu hluku z takovéhoto liniového zdroje je vzdálenost 400 m nedostačující a penalizuje šetrnější a varianty.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Je uvedeno, že 400 m je dostatečná vzdálenost pro posouzení překročení hlukových limitů. S tím lze s výhradami souhlasit, ale vyhodnocení v hlukové studii neprobíhalo na základě překročení limitů, ale na základě počtu obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu! Tím pádem je vzdálenost 400 m nedostačující, protože od liniových staveb tohoto typu se uplatňuje hluk do vzdálenosti několika km.
4. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková část územní studie je započítána dvakrát. Požaduji nápravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie obsahuje zásadní vady, nejsou závěry relevantní. Hluková studie, je ale v rámci hodnocení variant započítána dvakrát: jednou jako hluková a rozptylová studie a podruhé v části posouzení vlivu na životní prostředí.
5. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvádí přesnost modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V dané studii je uvedeno, že chyba dopravního modelování je více než 10 %. Pro posouzení věrohodnosti dat je potřeba konkretizovat nejistotu, tedy uvést horní mez chyby. Nehledě na to, že vlastní chybu je potřeba definovat pro vstupní data a následně také pro vlastní model. Bez uvedení těchto chyb jsou zveřejněná data studie nevěrohodná a bezcenná.
6. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá nereálnou dopravní síť. Požaduji opravu podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek 'I Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou v rámci jednotlivých variant simulovaná určitá dopravní řešení. Skutečně navržená dopravní řešení ovšem v klíčových oblastech neodpovídají simulované dopravní síti. Dle návrhu jsou do sítě zařazeny sjezdy a nájezdy v místech, kde při realizaci dané varianty nebudou či naopak. Díky domu došlo k

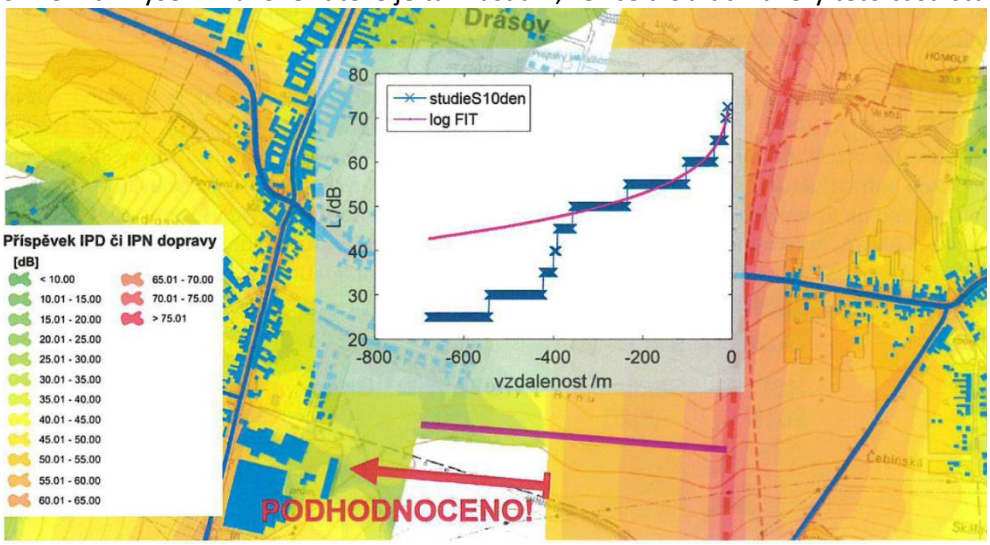
nezanedbatelné změně toku proudu, špatným závěrům s důsledky také do navazujících částí studie např. pro posouzení překročení hygienických limitů.

7. **Požaduji opravit fundamentální vadu použitého podkladu, hluková část územní studie špatně započítává oblasti vzdálenější než 400 m od komunikací**

   Odůvodnění:

   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou data hluku simulována pouze do vzdálenosti 400 m, konkrétně je uvedeno „výsledky jsou platné pouze do 400 m od komunikace". U liniového zdroje ovšem nedochází v oblasti nad 400 m ke skokovému poklesu hluku, ale pokles je dán teorií. Vzdálenější oblasti od dominantního zdroje hluku jsou při jeho neuvažování špatně započítány do oblastí, kde dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035.

   Omezením simulace na 400 m pak došlo k penalizaci šetrnějších variant a vylepšení nešetrných variant. Tato vada způsobila ve fázi výběru z 16 variant zcela vadný výběr variant, kdy jsou nejvíce zatěžující varianty prohlášeny za nejlepší. Špatné vyčíslení oblastí, kde dojde ke snížení či zvýšení hlukové zátěže je tak zásadní, že zcela obrací závěry této části studie.



8. **Posouzení variant územní studií není provedeno pouze v dotčené oblasti, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**

   Odůvodnění:

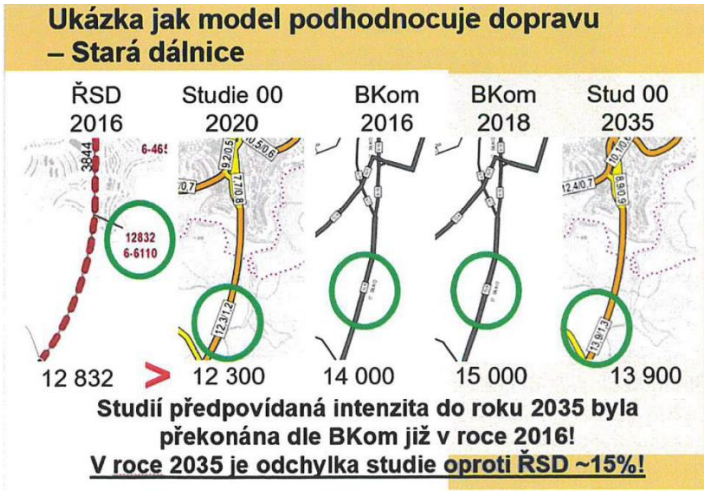
   Obsah Návrhu Aktualizace ZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".

   V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Jako zásadní vadu studie upozorňuji, že oblast severozápadu Brna je studií označena za nezávislou na ostatních segmentech.

   Přesto jsou při posuzování trasování v oblasti severozápadu Brna započítávány příspěvky z ostatních segmentů. Toto by nevadilo, pokud by všechny varianty byly mimo SZ Brna shodné,

ale v opačném případě je tímto vnášen do vyhodnocení nezanedbatelný vliv ostatních segmentů. Jako příklad lze poukázat na varianty D2 a D4, které se liší převážně JZ tangentou a v SZ oblasti jsou zcela totožné. Tyto varianty jsou z hlediska poklesu rozptylu hodnoceny studií jako nejlepší (D2) a nejhorší (D4) ze všech variant. Tím je prokázáno, že šumy z okolních segmentů znemožňují posouzení vlivu trasování v dotčené SZ oblasti Brna.

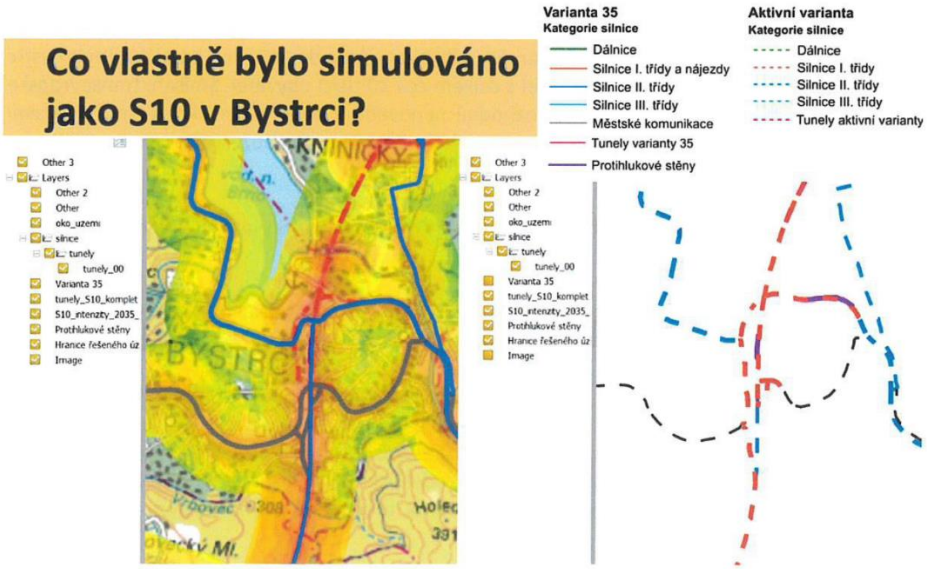
9. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie má nekompletní metodiku hlukové studie. Požaduji doplnění podkladu.**
   Odůvodnění:
   Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V části E1 hluková studie je uvedeno cituji: „V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže jednotlivých dopravních modelů a reálně naměřených hodnot akustické situace se po kalibraci liší do rozmezí ±2 dB." Jakým konkrétním způsobem byly rastry upraveny, není uvedeno.
10. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie podhodnocuje dopravu na většině místních komunikací. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie se uvedené intenzity liší od vstupních dat ŘSD, ale také dat BKOM. Konkrétně na komunikaci Stará dálnice byla intenzita předpovídaná studií do roku 2035 (nulový stav) překonána dle BKOM ještě dva roky před vydáním Územní studie.



11. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková a rozptylová část územní studie doporučuje špatné varianty. Požaduji nápravu podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria, která by

umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Je evidentní rozpor ve vyhodnocení, kdy varianta S4 nebyla společně za hlukovou a rozptylovou studii doporučena, zatímco SI ano. Varianta S4 ovšem překonává variantu SI ve 4 z 5 posuzovaných oblastí tzn. Rozptyl nárůst, rozptyl pokles, hluk nárůst a hluk pokles. Obdobný rozpor lze nalézt i pro nejšetrnější variantu D6, která nebyla doporučena.

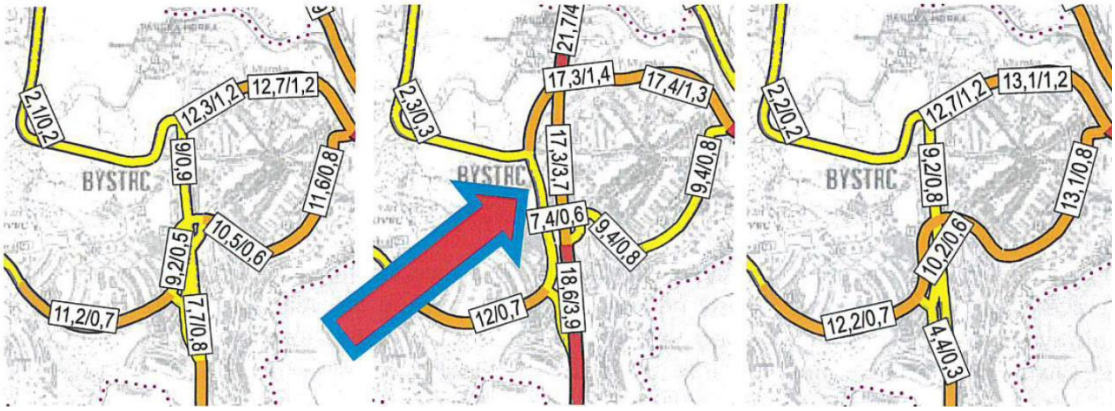
12. **V návrhu není zahrnut koridor Boskovickou brázdou a Optimalizovaná varianta.**
    Odůvodnění:
    Vzhledem k tomu, že procesně nebyla Optimalizovaná varianta projednána a byla zamítnuta na základě vadně zpracované územní studie, měla by být tato varianta zahrnuta do projednání v rámci návrhu AZÚR.
13. **Použitý podklad obsahuje vady, grafická data nejsou v souladu s textem. Požaduji nápravu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. V rámci mapových podkladů hlukové studie jsou vyznačeny komunikace aktivní varianty. Konkrétně pro variantu SIO mapový podklad hluková studie kraj, ale plánovaná silnice I. třídy zahýbá ze stopy Staré dálnice na ulici Kubíčkova a dále pokračuje po ulici Páteřní. Komunikace Páteřní není komunikací I. třídy!



14. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, intenzity dopravního modelování dle územní studie jsou nevěrohodné. Požaduji opravení podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Celková intenzita na Staré dálnici ve variantě SIO v roce 2035 uváděná studií jako 24 tisíc vozidel je oproti studii zhotovené ve stejném roce a autorem zapojeným do realizace územní studie zcela odlišná oproti studii D43 Bořitov — Staré město — D35, kde je při realizaci komunikace 43 v Hitlerově stopě s jižním obchvatem Kuřimi uváděno na Staré

dálnici 34 tisíc vozidel v roce 2040. Takto závratný rozdíl v řádu 30 % jasně ukazuje nevěrohodnost závěrů dopravního modelování provedeného v územní studii.

15. **Územní studie je nepřezkoumatelná, závěry jsou nevěrohodné, není uvedena metodika zpracování, což jsou zásadní vady použitého podkladu. Požaduji doplnění.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na “Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. V rámci studie není uvedena metodika zpracování dat. Postupy nejsou přesně popsány např. je uvedeno, že jsou použity vhodné funkce excelu, bez dalšího popisu, či zveřejnění daného souboru. Nemožnost transparentního ověření činní závěry studie nevěrohodnými.
16. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole Obyvatelstvo a lidské zdraví uvedeno: „Uplatněním ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a snížení imisní a hlukové zátěže v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti." Uvedené tvrzení není pravdivé.**
    Odůvodnění:
    Veškerá tranzitní doprava bude při realizaci záměru AZÚR zavedena do MČ Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy, což je obytná zástavba sídel s celkem cca 30 tisíci obyvatel. Smísení transevropské tranzitní dopravy s aglomerační dopravou rozhodně nepovede v dané oblasti ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Zavlečení tranzitní dopravy do zmíněných oblastí pak nemůže vést k snížení imisní a hlukové zátěže.
17. **Koridor DS-40A v a pod jižní části KÚ Bystrc není dostatečně široký pro umístění komunikace „43” a ochranného pásma.**
18. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, je podhodnocen vliv těžké transevropské tranzitní dopravy komunikace zařazené do TEN-T. Požaduji doplnění podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie není provedena žádná analýza nárůstu těžké tranzitní dopravy plynoucí z napojení na TEN-T. Toto podhodnocení pak ovlivňuje výsledky dopravního modelování a všech navazujících částí studie.
19. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie neuvažuje stejné nyní existující místní komunikace a účelově je přidává do průtahových variant, jako jsou D3 a SIO. Požaduji opravení podkladu a všech jeho navazujících částí.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. Tuto chybu lze demonstrovat například na komunikaci Páteřní, kde pro varianty S10 a D3 je uvažována, ale pro nulový stav a variantu D6 uvažována není.

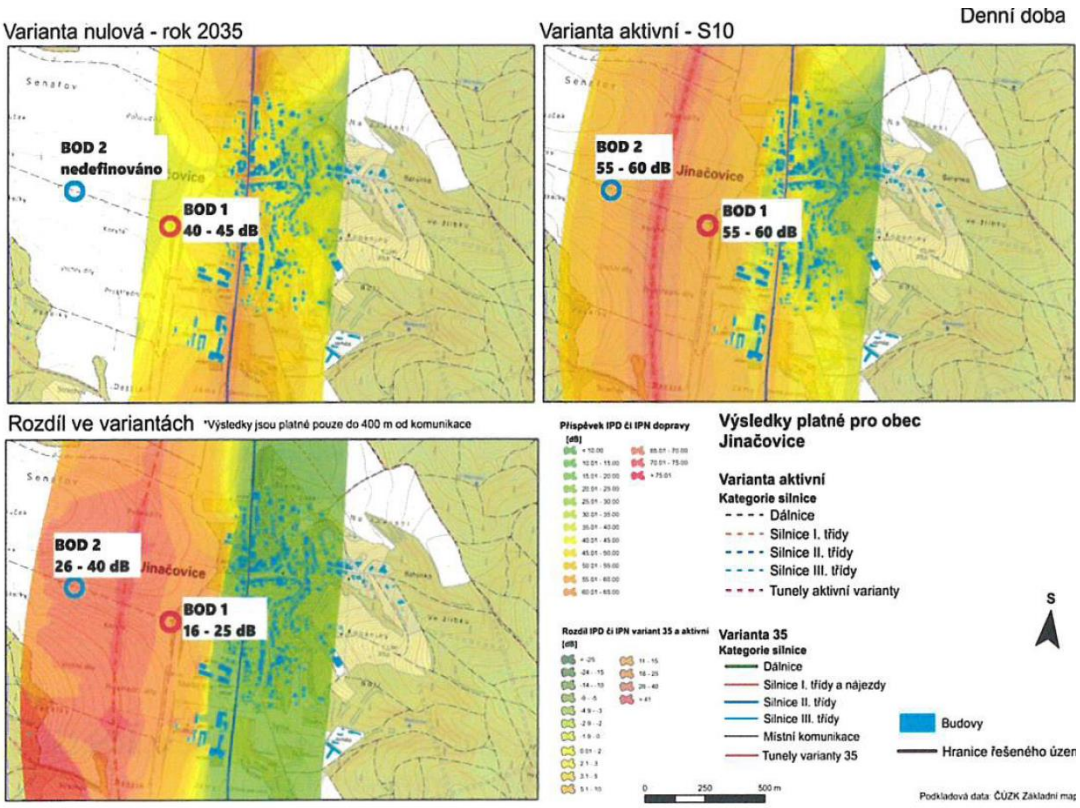


20. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém územní metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno neposuzuje finanční náročnost variant. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZUR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie je technicky špatně posuzováno 16 variant, ale není posuzována finanční náročnost variant ani formou hrubého odhadu. Ekonomický aspekt je důležitý z hlediska realizovatelnosti.
21. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, hluková studie obsahuje rozpor s uplatněním nejistoty**. **Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V rámci metodiky hlukové studie je uvedeno, že data mají charakter maximální možné hodnoty a výsledky získané z takto zadaného výpočetního modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace a příslušná nejistota je již uplatněna a není relevantní s ní dále pracovat. Toto ovšem není pravda. Data nemají uváděný charakter maximální možné hodnoty. Do hlukové studie vstupující intenzity dopravního modelu jsou zatíženy nejistotou, takže do hlukové studie nevstupují maximální možné hodnoty. Navíc je zde problém se simulací pouze ve vzdálenosti do 400 m od komunikace, takže ani zde se nejedná o maximální možné vstupní hodnoty. Dále lze poukázat na problém „sešívání". Autoři z dnešní době nepochopitelného důvodu simulovali oblast po segmentech. Tyto segmenty s určitým překryvem pak neznámým algoritmem spojily. Toto spojení vykazuje např. v Bystrci ulici Píškova chybnou skokovou změnu hluku v řádu 20 dB. Věrohodnost hlukové studie je tedy nulová.
22. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na 'I Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro rozptylovou

studii, která by umožnila vypočítat, které varianty jsou doporučené, možné či nedoporučené. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.

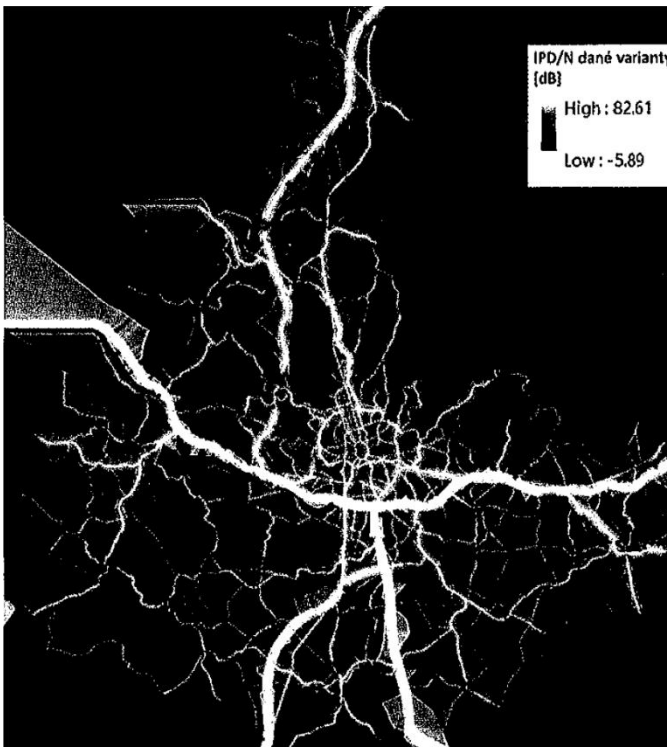
23. **Zpracování výsledků Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti OB3 Brno do A1 ZÚR JMK jako jednoho z výchozích podkladů není možné, protože daná studie vykazuje závažné technické vady ve zpracování a vyhodnocení.**
    Odůvodnění:
    Na veřejném projednání dne 24.9.2019 za přítomnosti Mgr. Malečka a doc. Kynčla, proběhla ve SC v Bystrci veřejná odborná oponentura. Tato oponentura prokázala řadu zcela fundamentálních technických problémů napříč celou studií. Tyto problémy pak byly v následujících dnech předány formou prezentace Mgr. Malečkovi. Do dnešního dne nabyly technické argumenty ukazující nevěrohodnost studie vyvráceny. Tato zásadní pochybení zcela znehodnocují výsledky studie a při začlenění do AZÚR i věrohodnost celého návrhu aktualizace.
24. **Posouzení variant není z hlediska dopravně-urbanistického objektivní, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu vyhodnocení.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na 'l Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".
    V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad – územní studii. Územní studie uvádí: „Porovnání se od sebe odlišují také základním principem vyhodnocení, kde vedle sebe stojí přesné číselné hodnocení části zabývající se životním prostředím a vlivem na obyvatele a slovní hodnocení dopravně-urbanistické, které nemá stanovené hodnoticí parametry”. Pokud něco nemá stanovené hodnotící parametry, nejedná se o objektivní hodnocení. Volba variant je závadná, u zvolených variant není věrohodně a kvantifikovatelně doloženo proč jsou nejlepší.
25. **Ve vyhodnocení vlivů AZÚR je v kapitole ovzduší uvedeno, že záměry jsou v rámci AZÚR navrženy tak, aby přinesly snížení dopravní a následně i imisní zátěže obytné zástavby. Uvedené tvrzení není pravdivé.**
    Odůvodnění:
    V oblasti Brno-západ dojde při realizaci záměru k výraznému nárůstu dopravy v oblastech Brno Kníničky, Brno Bystrc a Brno Bosonohy. K významnému nárůstu dojde také v jednotlivých kategoriích a s ohledem na zařazení komunikace 43 do TEN-T dojde k velmi výraznému nárůstu u těžké dopravy. Tímto dojde ke zhoršení situace v MČ Brno s celkem zhruba 30 tisíci obyvatel. Na komunikaci Stará dálnice bylo dle sčítání ŘSD v roce 2016 naměřeno 12 832 vozidel za den, v rámci ÚS je do roku 2035 v nulové variantě predikováno 13 900 vozidel. Při realizaci záměru AZÚR je predikováno 23 900 vozidel za den a dle studie Bořitov dokonce 34 000 vozidel za den. Toto výrazné navýšení 0 10 až 20 tisíc vozidel za den rozhodně nelze považovat za snížení dopravní zátěže obytné zástavby.
26. **Hluková část územní studie vyhodnocuje nevěrohodná a nezveřejněná data, což je zásadní vada použitého podkladu. Požaduji nápravu stavu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.
    Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii

provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie jsou použita výpočty nepodložená a nezveřejněná data. Toto tvrzení lze doložit ukázkou hlukové studie z oblasti Jinačovic pro variantu SIO a denní dobu. Zde nelze v bodě 2 stanovit rozdíl ve variantách, protože v nulové variantě roku 2035 nejsou data v bodě 2 definována. Zpracovatel prokázal, že se pro bod 2 jedná o extrapolaci dat mimo oblast výpočetních bodů. Tato data nelze tedy v souladu s technickou praxí akceptovat jako věrohodná data. Provedení hlukové studie je tedy věcně závadné.



27. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Požaduji doplnění podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie". Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není vyhodnocena nejistota vstupních dat ani celková nejistota dopravního modelování. Je pouze uvedeno, že reálná data se mohou lišit o více než 10 %. Toto není přijatelné vyčíslení nejistoty.
28. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie využívá extrapolace hlukových dat. Požaduji opravení podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a

požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. Dle metodického postupu zpracování HS je uvedeno, že data byla mezi výpočtovými body interpolována, avšak mimo oblasti těchto bodů byla stejným způsobem extrapolována, což je nepřesné a technicky nepřípustné, obzvláště na uvedený obrázek demonstrující, jak moc extrapolace mimo výpočetní body selhává.



29. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, rozptylová a hluková část územní studie neobsahuje hodnotící kritéria pro výběr doporučených variant. Požaduji nápravu podkladu.**
Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie".

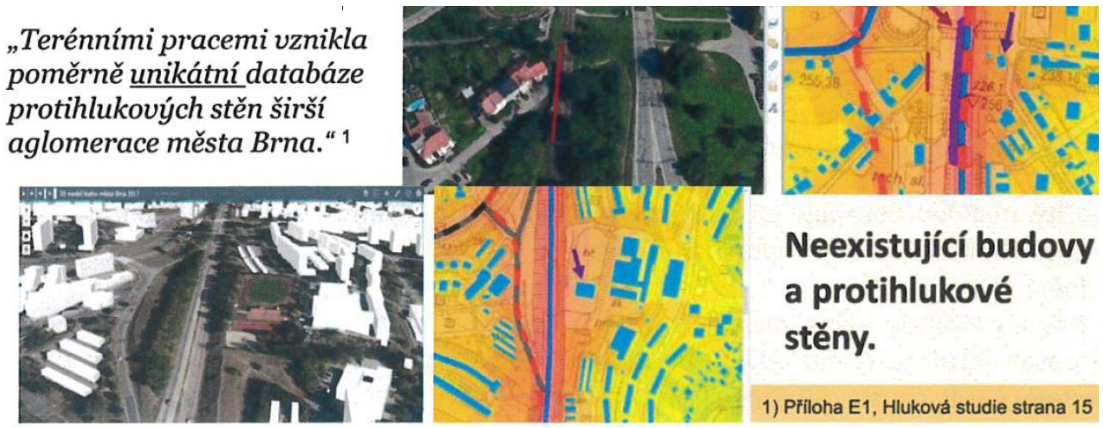
V rámci celé studie nejsou uvedena transparentní kvantifikovatelná kritéria pro společné vyhodnocení rozptylové a hlukové studie. V rámci jednotlivých doporučených variant dle hlukové a rozptylové studie byly následně vybrány doporučené varianty společně za tyto dvě oblasti bez známého a kvantifikovatelného kritéria. Výběr variant tedy není věrohodně doložitelný.

30. **Použitý podklad obsahuje vady, grafická data jsou v rozporu se skutečností. Požaduji nápravu.**
Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.

V rámci hlukové studie jsou v podkladech zaneseny desítky objektů v rozporu se skutečností. Konkrétně lze poukázat na budovu na hřišti při škole Laštůvkova, nebo neexistující

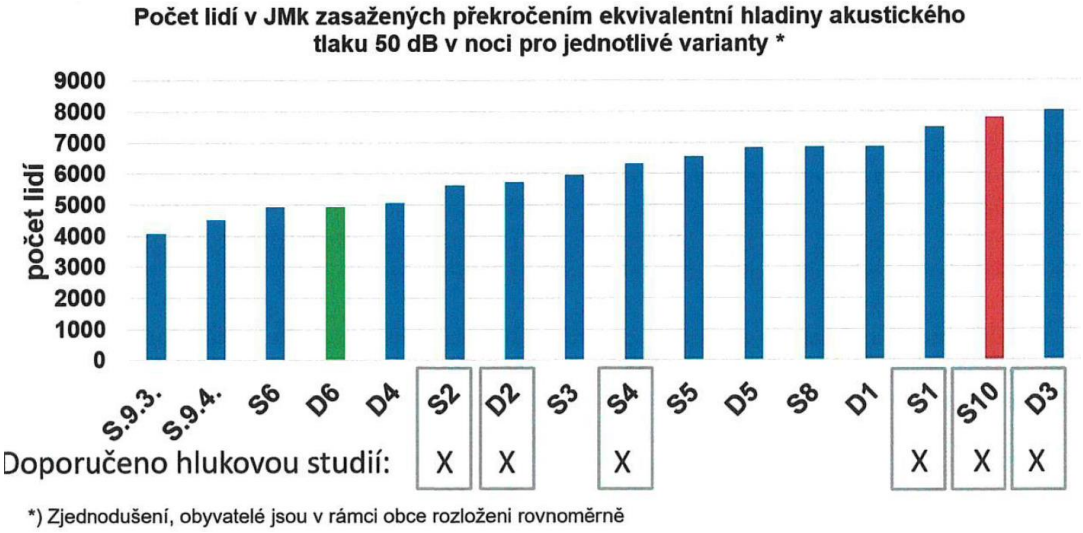
protihlukovou stěnu vedle ulice Páteřní (v dané oblasti se nachází protihluková stěna, ale 0 50 metrů jinde a 3x kratší, než je dle podkladů studie).



31. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není provedena/zveřejněna validace dopravního modelu v rozporu s certifikovanou metodikou. Požaduji nápravu podkladu.**
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Uzemní studie. Dopravní model je zjednodušenou reprezentací části reálného světa. Dopravní model by měl být kalibrován dle empiricky naměřených údajů. Dále by měla proběhnout validace, tzn. testování, zda poskytuje relevantní výsledky vzhledem ke skutečnosti. Testování se provádí oproti nezávisle získané množině dat (např. měřené intenzity dopravy). Přičemž data použitá pro validaci by měla být jiná než data použitá pro kalibraci. Výsledky validace jsou kritériem kvality modelu a jako takové by měly být transparentně předloženy uživateli. Modelování dle Územní studie nic takového neobsahuje a nelze tedy považovat za věrohodný ani model ani navazující části studie.
32. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, do vyhodnocení není započtena nejistota dopravního modelování. Požaduji opravení podkladu**.
    Odůvodnění:
    Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Není správně vyhodnocena nejistota dopravního modelování. Varianty jsou posuzovány i s ohledem na úsporu jednotlivých variant, tzn. rozdíl celkové denní intenzity aktivní varianty oproti variantě nulové, obojí v roce 2035. Při zahrnutí nejistot zjistíme, že pro všechny varianty je úspora v klíčových oblastech zatížena relativní chybou více než 100 %. Vyhodnocení variant na základě úspory bez zohlednění nejistoty je zcela nevěrohodné a náhodné.
33. **Použitý podklad obsahuje zásadní vady, není transparentně uvedena metodika dopravního modelování a data do modelování vstupující. Požaduji doplnění podkladu**.
    Odůvodnění:

Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”. Rozptylová a hluková část studie přímo vychází z dopravního modelování provedeného v rámci Územní studie. Nejsou doložena vstupní data vstupující do dopravního modelování mimo data sčítání ŘSD 2016. Stejně tak metodika neuvádí konkrétní koeficienty pro navýšení celkové intenzity dopravy. Například lze poukázat na neznámé navýšení celkové intenzity dopravy modelu uvažujícího výchozí stav v roce 2020 tedy dokončení zkapacitnění VMO komunikace Žabovřeská.

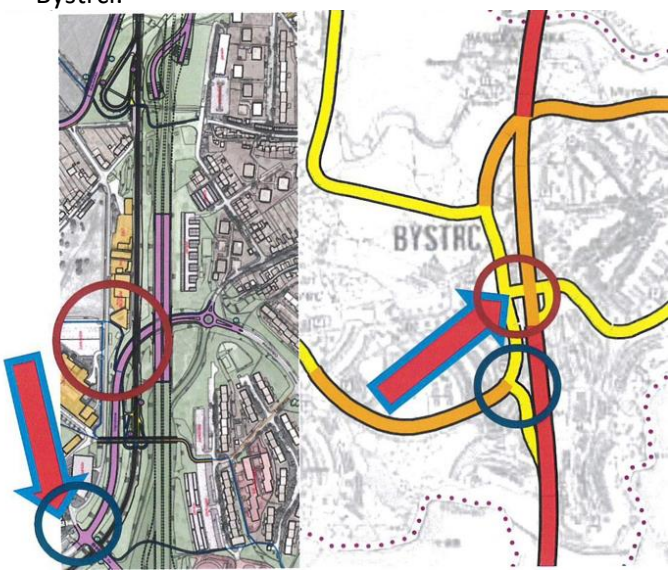
34. **Použitý podklad obsahuje zásadní vadu, hluková část územní studie nehodnotí překročení hygienických limitů. Požaduji nápravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na "Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.
Vzhledem k tomu, že hluková studie je chybná, byla a je nepoužitelná pro v územní studii provedené porovnání a zde provedený výběr variant. V návrhu Aktualizace nelze navazovat na chybný podklad chybnou hlukovou studii. V rámci hlukové studie je vyhodnocován pokles ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu 00-2035, nikoli legislativně závazné překročení hygienických limitů. Při použití dat hlukové studie procenta území sloupec „Zhoršení” se ukazuje, že studií doporučené varianty jsou variantami nejhoršími.



*) Zjednodušení, obyvatelé jsou v rámci obce rozloženi rovnoměrně

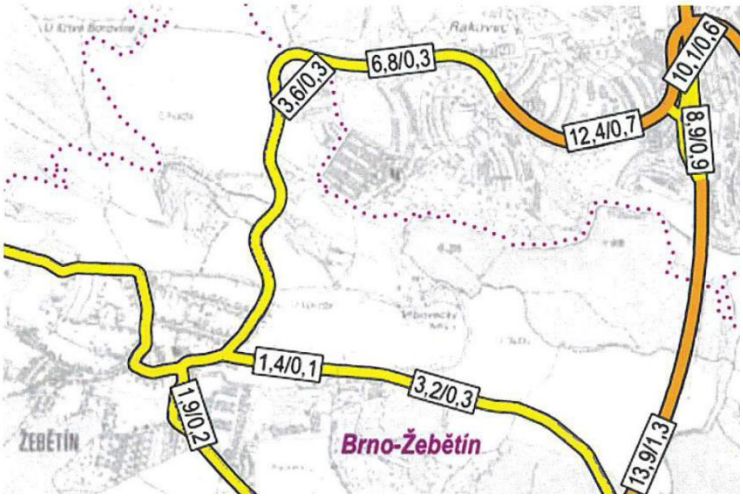
35. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie účelově mění pro některé varianty dopravní řešení. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování není pro nulovou variantu uvažována komunikace Páteřní. Pro variantu SIO je tato komunikace

uvažována, a navíc je špatně napojena na komunikaci Vejrostova 0 350 metrů jinde. Současné řešení napojení Páteřní je realizováno přes komunikaci Kubíčkova. Dopravní řešení dle modelu varianta SIO není uvedeno ani v textové části, ani v návrhu průchodu silnice Bystrcí.

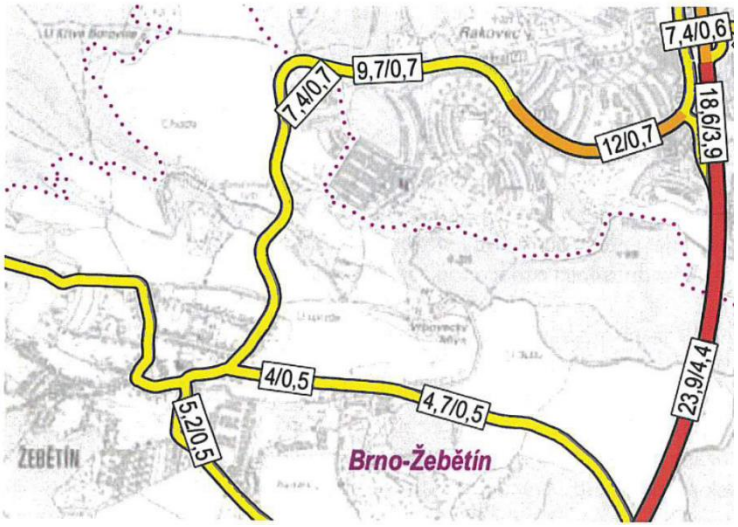


36. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie používá pro výpočty hlukové zátěže v noční a denní době neuvažuje kategorie a třídy pozemní komunikace a nerozlišuje, zda je posuzována silnice I. třídy mezinárodní silnicí označenou zkratkou „E". Požaduji opravu podkladu.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci této studie jsou výpočty hlukové zátěže vytvořeny pro denní i noční dobu. Avšak při přepočtu z celkových intenzit dopravy během 24 hodin nebyla zohledněna třída a kategorie komunikace, přestože např. dle Manuálu ŘSD pro výpočet hluku z automobilové dopravy je tento přístup znám minimálně od roku 2011.
37. **Použitý podklad obsahuje vady, Územní studie obsahuje nevysvětlitelné změny v celkových intenzitách. Požaduji opravení podkladu a všech navazujících částí**.
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek "Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků" a je zde odkazováno na územní studii. V rámci dopravního modelování je pro komunikaci Hostislavova uvedena v nulovém stavu 2035 celková intenzita 3,6 tisíc vozidel/den. Pro variantu SIO je to pak 7,4 tisíc vozidel/den. Zatímco na komunikaci Vejrostova je uvedeno 12,4 tisíc vozidel/den pro nulovou variantu a 12 tisíc vozidel pro variantu SIO. Vzhledem k tomu, že mezi těmito úseky není napojena žádná jiná komunikace, je potřeba vysvětlit zdvojnásobení intenzity na komunikaci Hostislavova pro variantu S10.

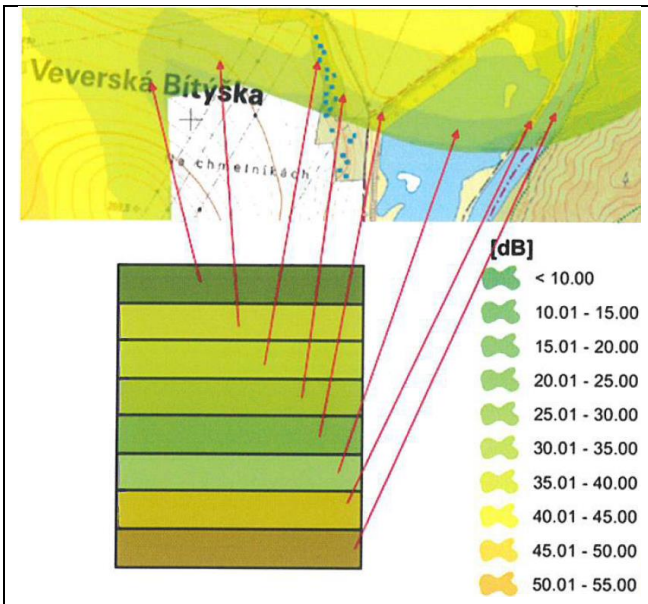
00 2035:



S10 2035:



38. **Použitý podklad obsahuje vady, z kartogramů hlukové studie není možné odečíst hodnotu. Požaduji opravu podkladu a všech navazujících částí.**
Odůvodnění:
Obsah Návrhu AZÚR je přímo závislý na obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR. Jak je uvedeno v této Zprávě obsah AZÚR je přímo odvislý od územní studie pořízené pro Aktualizaci, kde dle tvrzení pořizovatele AZÚR na str. 27 Zprávy je uveden požadavek ”Prověřit územní rezervy pro řešení dopravní infrastruktury podle ÚS JMK dle níže uvedených východisek a požadavků” a je zde odkazováno na ”Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie”.
K barvě označující konkrétní hladinu hluku je neoddělitelně přičtena barva mapového podkladu. Díky tomu nelze z kartogramů odečíst přesnou hodnotu. Barva konkrétní hladiny hluku tedy bude mít v kartogramu různou barvu v závislosti, zda budeme nad vodou, lesem či polem.



Vyhodnocení připomínek 1. až 5., 7. až 11., 13. až 15., 18., 19., 21. až 24., 26. až 30., 32., 34., 36., 38.

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

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení. V příloze vyhodnocení je rovněž reagováno na prezentaci Ing. Škarvady a připomínky uvedené v tomto podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Navržené dopravní řešení v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK plně odpovídá zpracovaným dopravním modelům v Územní studii JMK, a to v toleranci navržených měřítek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 12.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Ze strany dotčených orgánů ani Zastupitelstva JMK nebyl uplatněn požadavek na zapracování dalších variant.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 16.

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

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17.

Návrh aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje koridor pro umístění záměru D43-I/43. Dotčený orgán, kterým je ministerstvo dopravy neměl k vymezení koridoru (jeho šířce) žádné připomínky. Dodáváme, že koridory pro záměry se nevymezují včetně ochranného pásma komunikace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 20.

Finanční náročnost variant nebyla předmětem zakázky ÚS JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 25.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových

MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 31.

Validace/kontrola modelu je realizována průběžně, a to na základě skutečných sčítání dopravního proudu. Veškeré modelové stavy byly zpracovány na základě posledního celostátního sčítání dopravy v r. 2016. Tento dopravní model je aktuálně používaný všemi dotčenými orgány a organizacemi pro potřeby přípravy dopravní infrastruktury (např. MD ČR, ŘSD ČR …)

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 33.

Metodika výpočtu a výhledové koeficienty jsou popsány v textové části – zprávě u vlastního modelování dopravy. Z hlediska uvedené stavby VMO Žabovřeská je tato stavba uvažována jako zrealizovaná v modelu 2020+ neboť příprava a realizace stavby je v takovém stavu, kdy lze predikovat dokončení do r. 2023. Tedy v době účinnosti modelových stavů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 35.

Model varianty S10 plně odpovídá dopravnímu schématu varianty v Územní studii JMK. Zde existuje tzv. „nová ulice Páteřní“ s přímým napojením do ulice Odbojářské. Stará část ulice Páteřní je napojena z ulice Kubíčkovy a tvoří „slepou kapsu“ s jedním vjezdem a výjezdem. Komunikace tohoto typu jsou mimo rozlišovací schopnost vyjádření intenzit v síti JMK, byť se některé ve

vlastním modelu vyskytují. Uvedený obrázek (urbanistický doprovod) představuje jiné řešení – neodpovídá výše uvedenému modelovému stavu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 37.

Chování dopravního proudu – tedy změny uvedených modelových stavů lze vysvětlit změnou dopravního napojení dotčeného území jak na novou trasu „43“ tak na město Brno. Nelze z modelu vytrhávat jednu část komunikace či území, ale změny je nutno vztahovat k širšímu území. Předpokládané intenzity v uvedeném případě nemají navíc zásadní vliv celkovou dopravní situaci na území Jihomoravského kraje a Města Brna.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

18. [redacted]

Poř. číslo	**V 18**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159261/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Svoji připomínku vznáším proti záměru vést dálnici 43 přes obydlené části města Brna, především kvůli degradaci významné rekreační oblasti Brněnské přehrady, jež má význam nejenom místní, celoměstský, ale i krajský. Měli byste si sami ověřit (sociologickým průzkumem s analýzou), kolik občanů a jak přehradu celoročně využívá!

Nejsou to samozřejmě ti, kteří mají domácí bazény a není pro ně problémem létat několikrát za rok k moři i jinam.

Působení hluku (např. hluk z pravidelných tréninků na trase Velké ceny u Žebětína se nese přes celou Bystrc až do Kníniček a dále — můžete si ověřit!) a znečisťování ovzduší vypouštěním koncentrovaných emisí v mega množství na inkriminovanou oblast je nepřijatelný.

Využíváni této příležitosti, abych se v „poznámce pod čarou”, psanou kurzívou, vyjádřila k přístupu orgánů veřejné moci k dané problematice.

Bývalý krajský hejtman Hašek přijal v minulosti petice podepsané mnoha občany, uložil je někam hluboko do šuplíku (snad je nezničil) a reakce na ně nebyla žádná. Léta mlčeli i ostatní, říkali si asi, že se to během času zklidní, odpůrci vymřou nebo se unaví.

V podzemí či na těch správných místech se ale pracovalo evidentně pilně. I podle různých náznaků to bylo znát:

Přes Hitlerovu dálnici nevede jediný (kromě křižovatky na Kohoutovice a Žebětín) přechod pro chodce, ačkoliv tu léta vedla například modrá turistická značka z Pisárek do Žebětína. Značení bylo na něčí popud přerušeno, a když zde někdo přechází, tak se musí cítit jako štvaná zvěř, neboť na něho auta troubí snad půl kilometru předem, jen aby řidiči nemuseli zmírnit svoji dálniční rychlost!

Firma Kaufland, jež má v úmyslu postavit v Bystrci nákupní centrum, volí místo strategické, neboť má už informace, kudy by měla dálnice vést.

Informační tabule kolem přehradního jezera o historii přehrady i historii tzv. Hitlerovy dálnice i o přírodních památkách v této oblasti, které instalovalo hnutí Nesehnutí, byly pod průhlednými záminkami odstraněny.

A péče o přehradu, resp. o tuto rekreační oblast?

Takové akce jako je například červnová soutěž a přehlídka ohňostrojů k ní, podle mého názoru, nepatří. Jen se plaší zvěř, ryby, znečisťuje okolí přehradního jezera. Považuji to za součást

manipulace s lidmi, za úspěšné blbnutí lidí, kterým se sugeruje, že mají co slavit, že se mohou svobodně bavit, že jsou tak významní, že jsou přímo „středem Evropy

Je velmi nepříjemné — pro automobilisty i cyklisty —po silnici kolem přehrady jezdit, až teprve teď se slibuje vybudování cyklostezek a snad i pěších tras. Zatímco pro výstavbu honosných staveb okolo Kozí horky se hned vybudovala přímo autostráda, bez ohledu na blízký Jelení žlíbek.

Lesy města Brna udržují travnaté plochy okolo přehrady v dobrém stavu, ale „město"' jim nedá finance na vybudování hygienického zázemí pro rekreující se (hlavně v horkých letních měsících nezbytné), tj. solidní WC a studené sprchy – jsou pouze na Sokolském koupališti a na Rakovci. Přitom by občané jistě byli ochotni i hradit nějaké poplatky.

A ten stavebně naprosto neregulovaný či špatně regulovaný přístup k přístavišti (boudy ve stylu „každý pes —jiná ves A ta úroveň nabízených pokrmů ve stáncích; péče o zdraví občanů prostě asi nikoho z veřejné správy nezajímá.

Existují přitom solidní protinávrhy, jež by umožnily ochránit významnou rekreační oblast Brněnské přehrady.

I ti, kterým navrhované řešení bezprostředně přináší nějaký profit, by mohli pocítit, že je to řešení krátkozraké, že koneckonců celá společnost je jeden celek a horší řešení se nakonec dotýká, dotkne se všech (na větvi, která se podřezává, sedí všichni).

A zastupitelé, ti by si měli stále uvědomovat, že jejich posláním je sloužit občanům, a tudíž nepodléhat ani vnějším tlakům, ani slibům a ani vlastním racionalizacím!

Vyhodnocení připomínek

Pokud se týká průchodu D43 – I/43 vstupním prostorem k přehradě a Bystrcí, je v rámci prověřovaných variant řešen v podrobnosti, kterou umožňují ZÚR JMK. Na základě prověřovaného řešení jsou v ZÚR JMK stanoveny podmínky pro upřesnění v ÚPmB.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.
Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

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

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

19. 836 občanů

Poř. číslo	**V 19a** **V 19b** **V 19c** **V 19d**	Datum	07.11.2019 08.11.2019 08.11.2019 12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159453/2019** **JMK 159949/2019** **JMK 159823/2019** **JMK 163188/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**836 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle SS 37 stavebního zákona.

Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno-Kníničky.

Požadujeme do Aktualizace Zásad územního rozvoje JMK zahrnout aktuální verzi tzv. Optimalizované varianty D43, která je plnohodnotným obchvatem celého města Brna

Odůvodnění:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) je dle vládou schválené Politiky územního rozvoje součástí transevropské silniční sítě TEN-T, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu.

Trasování D/S43 jako průtah obydlenými částmi Brna by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997.

Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu. Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna.

Existuje „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako plnohodnotný obchvat celého Brna.

Vyhodnocení připomínek

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

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

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

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

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

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

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

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

- s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehrady a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné

pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny,

- s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- V rámci koridoru DS40 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko.

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

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

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

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

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

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

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

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

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26.*

7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé."

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

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

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

20. 877 občanů

Poř. číslo	**V 20a** **V 20b** **V 20c** **V 20d** **V 20e**	Datum	07.11.2019 07.11.2019 08.11.2019 08.11.2019 12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159454/2019** **JMK 159662/2019** **JMK 159966/2019** **JMK 159823/2019** **JMK 161855/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**877 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona:

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování komunikace 43 jako průtah Brnem, obsahuje fundamentální chyby a rozpory.

Je tím nepoužitelná jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.

Požadujeme nápravu chybného zpracování a korektní vyhodnocení.

Odůvodnění.

Závady a jejich rozsah napříč celou studií od volby jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší a použitím chybných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, jasně prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.

Je nutné provést transparentní posouzení variant trasování komunikace „43" bez zatemňování rozdílů mezi variantami tím, že do hodnocení vstupují s „43" nesouvisející oblasti Jihomoravského kraje. Nelze maskovat užitečná data výpočetními šumy. Nepřezkoumatelné závěry studie založené

na problematických a nesprávných vstupních datech, nedokumentovatelných postupech a neobjektivních hodnoceních nemohou být použity pro plánování a realizaci stavby v řádech mnoha miliard s vlivem na desetitisíce obyvatel.
Vyhodnocení připomínek Připomínka je nekonkrétní. Jedná se o proklamaci, ve které nejsou uvedeny konkrétní argumenty dokládající údajné chyby a rozpory územní studie, a tedy její tvrzenou nepoužitelnost. Připomínka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

21. 886 občanů

Poř. číslo	**V 21a** **V 21b** **V 21c** **V 21d**	Datum	07.11.2019 08.11.2019 08.11.2019 12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159464/2019** **JMK 159955/2019** **JMK 159823/2019** **JMK 163186/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**886 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky My, níže uvedení a podepsaní občané tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle 37 stavebního zákona. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytných oblastí obcí a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.** <u>Odůvodnění:</u> Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.
Vyhodnocení připomínek V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ozn. DS40-A, DS40-B a DS40-C byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2

až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

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

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

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

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

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

22. [redacted] (podpisy 3336 občanů)

Poř. číslo	**V 22**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159458/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 3336 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- **<u>Uplatnění věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK</u>**
- **<u>Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK</u>**

V únoru 2019 jsem předložila zmocnění od občanů, abych je zastupovala jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK.
Byla jsem občany zmocněna, abych věcně shodnou připomínku uplatnila nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZUR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Návrh Aktualizace ZUR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách Jihomoravského kraje, <u>www.zurka.cz</u>, bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8.11. 2019.

Níže uvedenou připomínku tímto **<u>uplatňuji</u>** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona.

<u>Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:</u>

1. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
3. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od Dl po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi, všech obcí na trase a celého Brna.**
4. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.**
5. **V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 Lysice — Sebranice — Velké Opatovice — hranice kraje požadujeme při pořizování Aktualizace ZÚR JMK vypustit a dopravní obslužnost v úseku od MÚK Skalice nad Svitavou (viz návrh Optimalizované varianty D43) požadujeme řešit modernizací silniční sítě silnic I., II. a III. třídy s vytvořením obchvatů jak v trase na Letovice/Svitavy, tak v trase na Velké Opatovice.**
6. **Požadujeme zrušit koridor D52 Mikulov — Pohořelice a D52/JT, které zavlékají tranzitní těžkou nákladní (kamionovou) dopravu do Brna i brněnské aglomerace, což pokládáme za nepřípustné.**
7. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jihozápadní tangentu, a to i ve formě územní rezervy.**
8. **Požadujeme změnu ZÚR JMK a vymezení obchvatu Znojma mimo území města.**
9. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracována, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tyto požadavky musí být zahrnuty i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**

<u>Odůvodnění:</u>

D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Tranzitní doprava do obcí a měst nepatří, Je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní, nelze vyloučit překračování zákonných hygienických limitů. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy je nutné budovat obchvaty všech obcí a měst na trase. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. <u>Existuje Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43 která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi</u>.

Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MZP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako <u>CELEK</u>, což musí zahrnout skutečně <u>CELÝ úsek na území JMK</u>, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1.

Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru).

Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst. Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a

musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých skutečných variant (ne pseudovariant).
Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení.
Nelze např. upřednostnit „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti.
Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi, které bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí být také napraveno.

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem nabyla práva účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a požaduji, abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a se zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož, i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. §23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodnotně se účastnit na pořizování Návrhu.
Podávám tímto odpor proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal, a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou i smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona. Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz,

*Ust. §23 odst. I stavebního zákona zní: "Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentac**e zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti"*. Formulace „**při** pořizování" jasně dokládá účast na činnostech, které provádí „pořizovatel" územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný obecní úřad, tedy Krajský úřad Jihomoravského kraje. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou je pořizovatel odpovědný „**při** pořizování územně plánovací dokumentace", ale není to jediná činnost, která se „**při** pořizování územně plánovací dokumentace" pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování „pä pořizování návrhu územně plánovací dokumentace", pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky, **u** pořizovatele", jak zní dikce

stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006. I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit při jednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno). Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové územně plánovací** dokumentace a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění 9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího projednávání „za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva" (podtržení doplněno).* Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. "* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OUPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému odporu konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní ust. §27 a §28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi

právy, mj. i těmi, která jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu ustanovení zákona odkazovaných výše.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti“ podatele. Postup KrÚ JMK v této věci

vychází z platné právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínky 1. až 5.

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

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

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

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

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

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

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

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná**

pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 cit.: „…*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vliv jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty.*

Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“

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

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

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

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 6. a 8.

Záměry dálnice D52, D52/JT a silnice I/38 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 7.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní

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

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

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

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

Ministerstvo dopravy cit.:
„*Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.*
K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:
1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.
2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.
3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 9.

K ÚS JMK viz. vyhodnocení připomínky 1. až 5.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

23. 69 občanů

Poř. číslo	**V 23**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159460/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		69 občanů			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané podáváme tímto připomínku k návrhu Aktualizace ZÚR JMK

Připomínka a její odůvodnění:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
3. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu**

   Odůvodnění pro body 1–3:

   Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být; ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.
4. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**

   Odůvodnění:

   Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.

Vyhodnocení připomínek 1. až 4.

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

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

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

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

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

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

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

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K ÚS JMK podrobněji v příloze vyhodnocení.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde

komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

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

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

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

Ministerstvo dopravy cit.:
„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.
K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:
1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.
2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.
3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

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

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru

byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 cit.: „…*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vliv jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty.*

Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“

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

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

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

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno cit.: *„V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43* ***v úseku Kuřim – Lysice*** *může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43* ***v úseku D1 – Kuřim****, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být* ***převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK****.“* V souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

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

rozsudku.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

24. [redacted] (podpisy 112 občanů)

Poř. číslo	**V 24**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159588/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 112 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- Uplatnění věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK
- Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

V únoru 2019 jsem předložil zmocnění od občanů, abych je zastupoval jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu ZÚR JMK.
Byl jsem občany zmocněn, abych věcně shodnou připomínku uplatnil nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.
Návrh Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle S 37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách jihomoravského kraje, www.zurka.cz bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8. 11. 2019.
Níže uvedenou připomínku tímto **uplatňuji** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle S 37 stavebního zákona.

Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
3. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu**

Odůvodnění pro body 1–3:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes

nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být; ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

4. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracována, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tyto požadavky musí být zahrnuty i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK**.
   Odůvodnění:
   Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.
5. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**
   Odůvodnění:
   Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část — vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.
6. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**
   Odůvodnění:
   PÚR z roku 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy. V Aktualizaci PÚR schválené 15.4. 2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním části R55 – obchvat Břeclavi. Navrhujeme obnovit stav z roku 2008 a vymezit jej v Aktualizaci ZÚR JMK.

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem nabyl/a práva účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace, neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a požaduji abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi j nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. §23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodn23otně se účastnit na pořizování Návrhu.

Podávám tímto **odpor** proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou j smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona. Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz.

*Ust. §23 odst. I stavebního zákona zní: "Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentac**e zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti"*. Formulace „**při** pořizování" jasně dokládá účast na činnostech, které provádí „pořizovatel" územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný obecní úřad, tedy Krajský úřad Jihomoravského kraje. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou je pořizovatel odpovědný „**při** pořizování územně plánovací dokumentace", ale není to jediná činnost, která se „**při** pořizování územně plánovací dokumentace" pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování „pä pořizování návrhu územně plánovací dokumentace", pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky, **u** pořizovatele", jak zní dikce stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006. I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit při jednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno). Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové**

územně plánovací dokumentace a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění 9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího proiednávání „za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva" (podtržení doplněno).* Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. "* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OUPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace.

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému odporu konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v **řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní ust. §27 a §28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi právy, mj. i těmi, která jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu ustanovení zákona odkazovaných výše.**

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu

pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti“ podatele. Postup KrÚ JMK v této věci vychází z platné právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínky 1. až 5.

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

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

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

- Důležité silniční přechody

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

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

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

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

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci

stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 cit.: „…*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vliv jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

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

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

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní

obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Na vědomí. O vedení dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje bylo rozhodnuto v ZÚR JMK 2016. Odkazujeme na rozsudky, kterými byla ZÚR JMK 2016 potvrzena – rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

25. Pěkný jih z.s. / 22725351

Poř. číslo	**V 25**	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159634/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Pěkný jih z.s. / 22725351			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Oldřich Holas, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Moravanská 159/86, 619 00 Brno			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

<u>Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA</u>

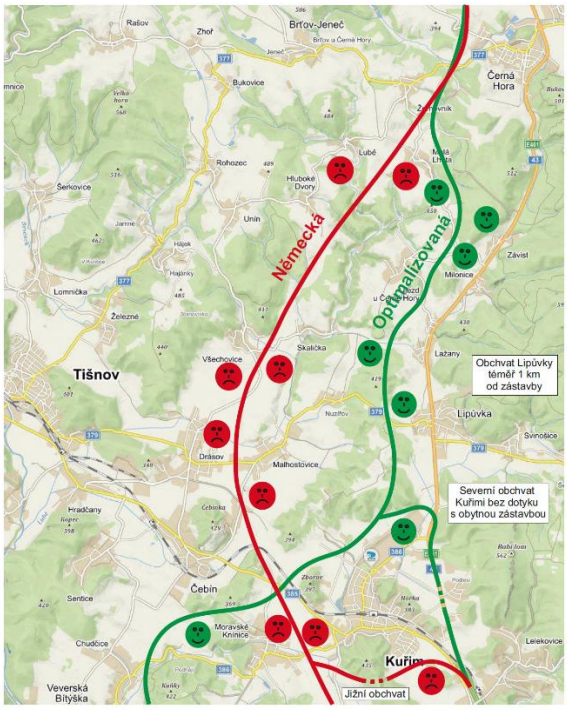
1.1 Trasování komunikací neposouzeno na SEA. Namítám proti vymezení záměru „I/52 MÚK Moravanská“. Tento záměr zásadním způsobem změní trasy dopravních toků v území, a toto nebylo posouzeno v SEA.

1.2 Namítám, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

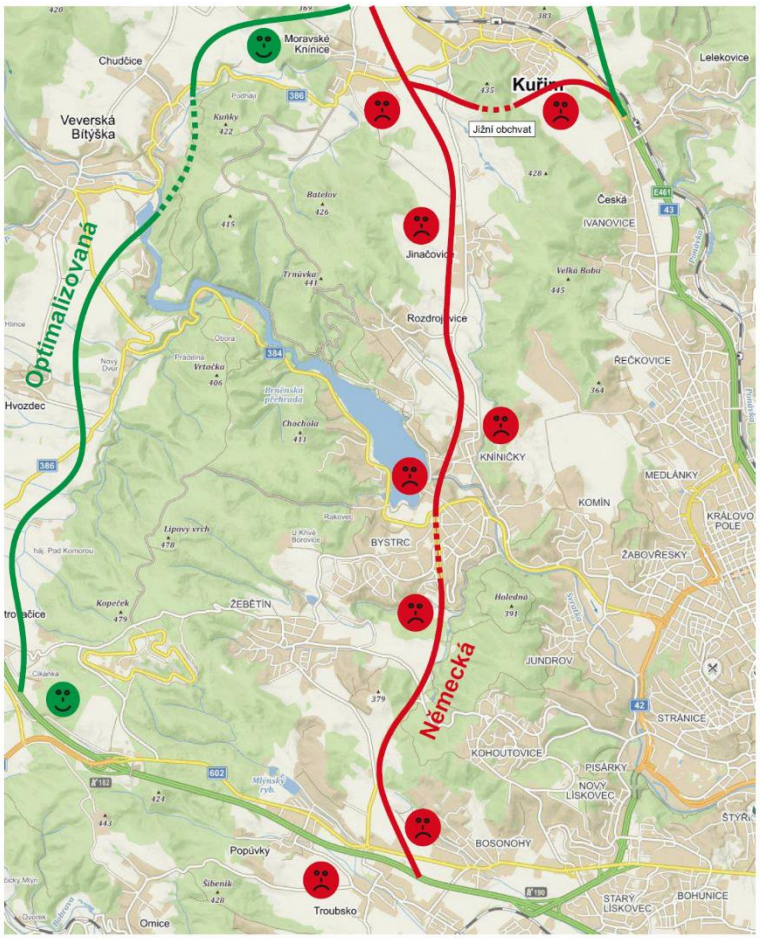
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

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

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

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

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

2.2 Nedostatečnost Územní studie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- „Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace“ má ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu“ (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius“ ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr*

„Fetching radius“ udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.“

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

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

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby“, nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …“ Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***“.

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

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

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

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

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

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“. **Tento termín však není v Územní studii**

definován a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

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

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

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

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

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

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

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

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

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

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

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

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

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

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

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

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

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

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

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

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

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

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

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

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

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

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

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

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

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

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

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

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

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

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

Návrhy důkazů:

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

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína

odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

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

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

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské

komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

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

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

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

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel

(obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

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

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

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

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

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

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné*

zdraví. ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****."*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území."*

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

6.2 Nedostatečný návrh opatření

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

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

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

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

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých**

stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc.

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

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

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

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

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

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

zpracovatele. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

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

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Posouzení záměru I/52 MÚK Moravanská ozn. DS54 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA).

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS54 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS54 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [56] do Úkolů pro územní plánování.

Optimalizovaná varianta „43“ byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na

kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

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

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

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

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

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

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

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

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

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek

životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

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

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

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

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním

předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

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

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

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

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

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

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

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

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

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

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

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na

úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.
Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

26. [redacted] (podpisy 3361 občanů)

Poř. číslo	V 26	Datum	07.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 159665/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 3361 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- **<u>Uplatnění věcně shodné připomínky_zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK</u>**
- **<u>Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK</u>**

V únoru 2019 jsem předložil zmocnění od občanů, abych je zastupoval jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK.

Byl jsem občany zmocněn, abych věcně shodnou připomínku uplatnil nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZUR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Návrh Aktualizace ZUR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách Jihomoravského kraje, <u>www.zurka.cz</u>, bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8.11. 2019.

Níže uvedenou připomínku tímto **<u>uplatňuji</u>** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona.

<u>Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:</u>

1. **Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od Dl po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
2. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.**
3. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno-Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechovice — Skalička — Malá Lhota – Lysice.**
4. **V ZÚR JMK z roku 2016 schválený úsek D43 Lysice — Sebranice — Velké Opatovice — hranice kraje požadujeme při pořizování Aktualizace ZÚR JMK vypustit a dopravní obslužnost v úseku od MÚK Skalice nad Svitavou (viz návrh Optimalizované varianty D43) požadujeme řešit modernizací silniční sítě silnic I., II. a III. třídy s vytvořením obchvatů pro všechny obce jak v trase na Letovice/Svitavy, tak v trase na Velké Opatovice.**
5. **Požadujeme zrušit koridor D52 Mikulov — Pohořelice a D52/JT, které zavlékají tranzitní těžkou nákladní (kamionovou) dopravu do Brna i brněnské aglomerace, což pokládáme za nepřípustné.**
6. **Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jihozápadní tangentu, a to i ve formě územní rezervy.**
7. **Požadujeme změnu ZÚR JMK a vymezení obchvatu Znojma mimo území města.**

<u>Odůvodnění pro body 1–7:</u>

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes

nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43 která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MZP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

8. **Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tento požadavek musí být zahrnut i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**

   Odůvodnění:

   Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a, toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.

9. **Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu do žádné obce, tedy ani do městských částí města Brna, a aby nebyla trasována v blízkosti obytné výstavby žádné obce a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**

   Odůvodnění:

   Tranzitní doprava je zdrojem hlučnosti a znečištění ovzduší a její část vozidla dálkové těžké (kamionové) dopravy jsou násobně více zatěžující než vozidla dopravy osobní. Navíc tato doprava je zatěžující i v noční době. Pro vedení tranzitní dopravy, a zejména těžké nákladní dopravy, je nutné budovat plnohodnotné obchvaty všech dotčených obcí.

10. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

    Odůvodnění:

    PÚR z roku 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním části R55 – obchvat Břeclavi. Navrhujeme obnovit stav z roku 2008 a vymezit jej v Aktualizaci ZÚR JMK.

****

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem nabyl/a práva účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného Návrhu a požaduji, abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a se zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož, i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. §23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodnotně se účastnit na pořizování Návrhu.
Podávám tímto odpor proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal, a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou i smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona. Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz,
*Ust. §23 odst. I stavebního zákona zní: "Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentac**e zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti"*. Formulace „**při** pořizování" jasně dokládá účast na činnostech, které provádí „pořizovatel" územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný obecní úřad, tedy Krajský úřad Jihomoravského kraje. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou je pořizovatel odpovědný „**při** pořizování územně plánovací dokumentace", ale není to jediná činnost, která se „**při** pořizování územně plánovací dokumentace" pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování „pä pořizování návrhu územně plánovací dokumentace", pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky, **u** pořizovatele", jak zní dikce stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006. I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit při jednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno). Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové územně plánovací** dokumentace a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná

Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění 9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího proiednávání „za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva" (podtržení doplněno).* Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. "* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OUPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému **odporu** konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní ust. §27 a §28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi právy, mj. i těmi, která jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu odkazovaných ustanovení zákona odkazovaných výše.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci

zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti“ podatele. Postup KrÚ JMK v této věci vychází z platné právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínek 1. až 4. a 9.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Ze strany dotčených orgánů ani Zastupitelstva JMK nebyl uplatněn požadavek na zapracování dalších variant.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

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

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

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

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

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

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

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

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 cit.: „…*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vliv jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

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

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2

dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

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

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 5. a 7.

Záměry dálnice D52, D52/JT a obchvat Znojma nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

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

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3

a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

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

Ministerstvo dopravy cit.:
„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.
K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:
1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.
2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.
3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 8.

K ÚS JMK viz. vyhodnocení připomínky 1. až 5. a 9.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 10.

O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto v ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Záměr D55 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr vymezený v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

27. [redacted]

Poř. číslo	V 27	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 159704/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své připomínky **podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43

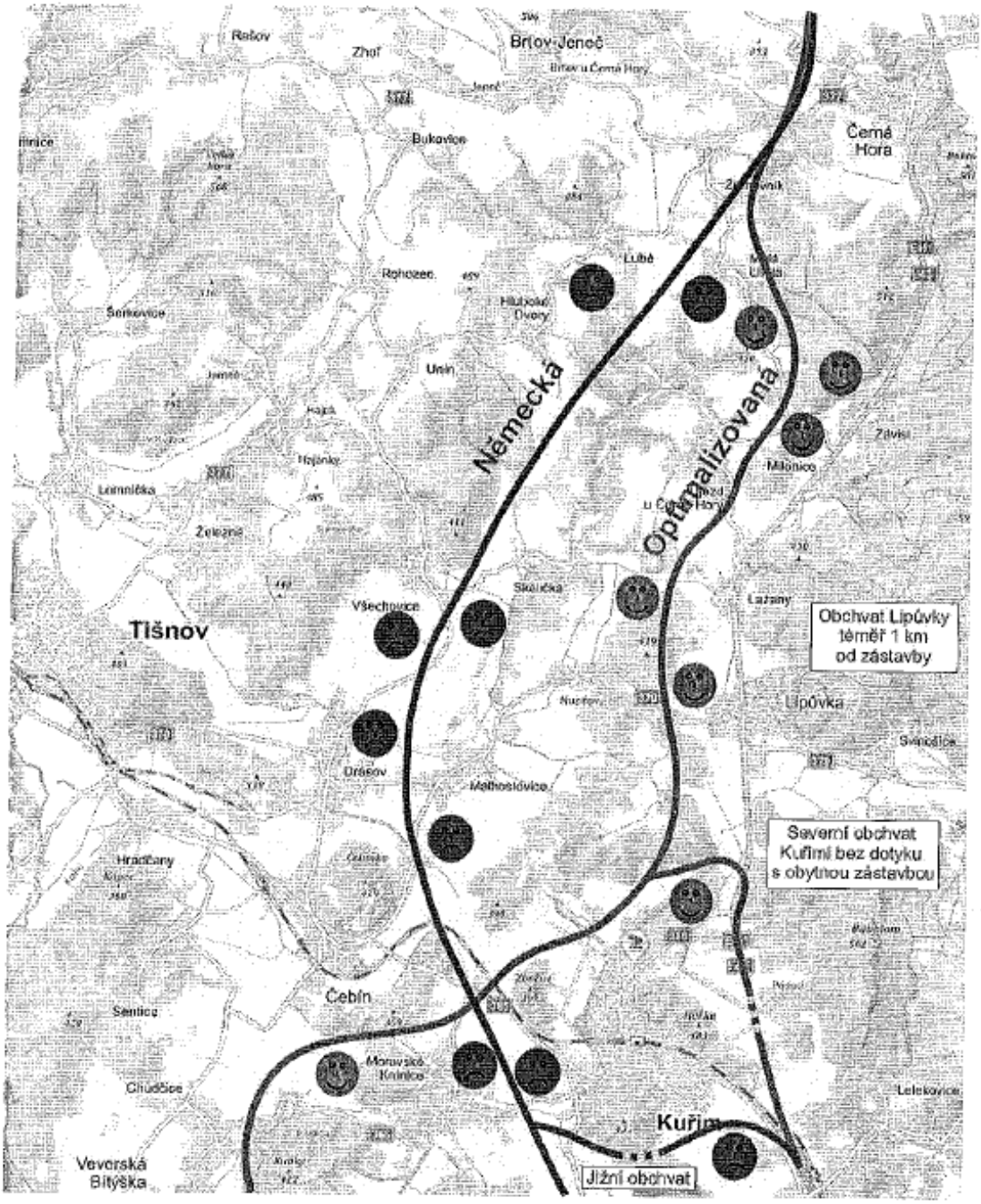
Navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR je veden v těsné blízkosti obce Rozdrojovice a její nové obytné zástavby, která byla řádně povolena. Vliv transevropské komunikace 43 na obec Rozdrojovice by byl velmi negativní, což pokládáme za zcela nepřípustné v situaci, kdy existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže Územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, a to jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

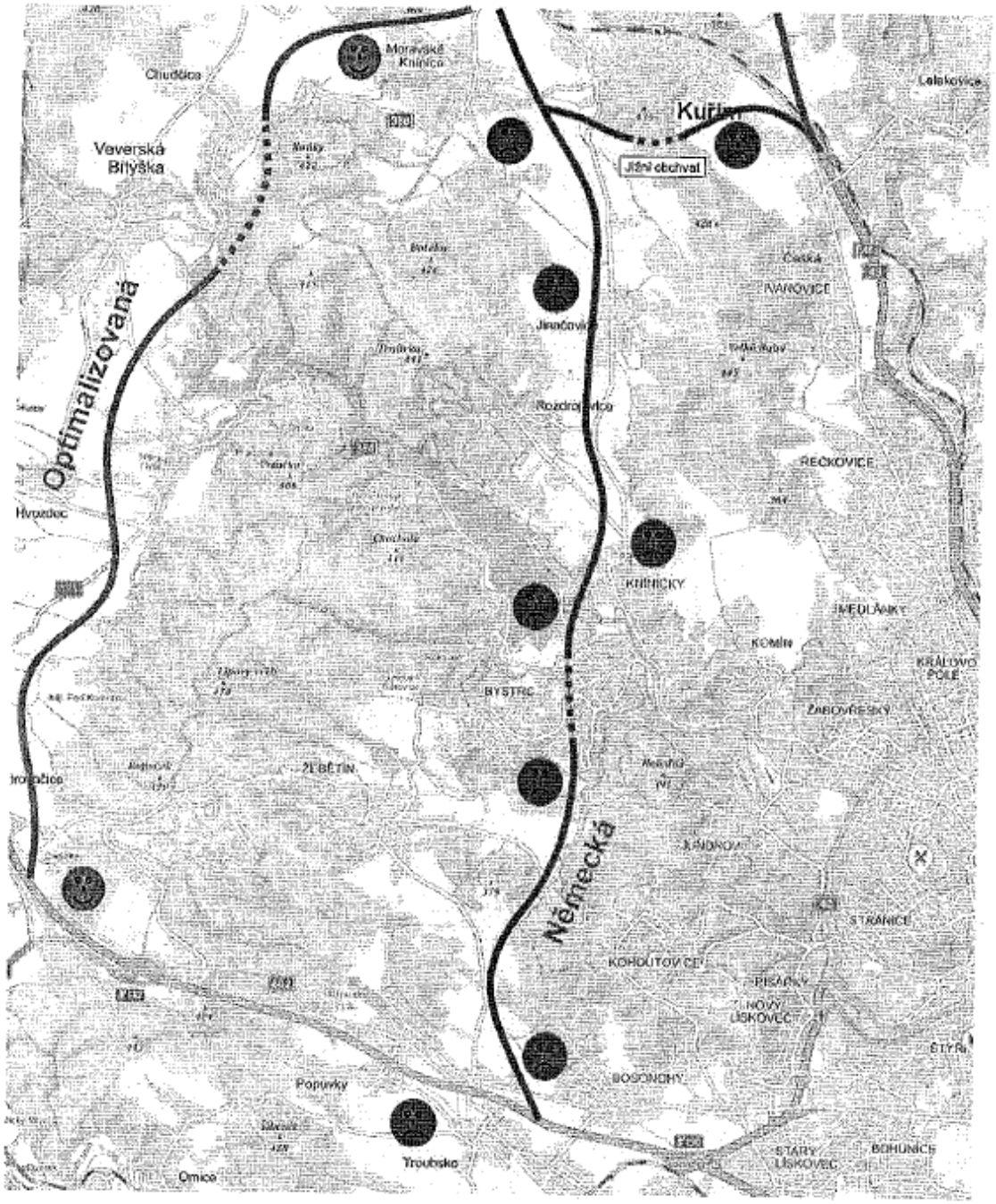
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

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

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

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

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

2.2 Nedostatečnost Územní studie

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

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

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových*

zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“ Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****“*

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

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

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

hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant.

- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí.* ***Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***
- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."*
- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***
- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***".

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

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

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

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

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

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

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

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

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

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

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

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

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

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

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

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

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

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod*

komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

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

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

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

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

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

Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

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

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

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

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

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

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

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

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že

trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

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

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při

pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

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

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

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

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

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

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

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

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

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

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

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města

Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

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

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

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

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

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

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

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

6.2 Nedostatečný návrh opatření

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

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

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

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

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

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

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

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

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

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi

Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

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

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

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

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

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

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

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o

konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

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

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

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

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

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

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

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

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani

vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

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

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

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

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

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení

D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

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

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

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

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

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

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

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

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

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

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

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.
Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

28. Drásovská iniciativa, z.s. / 02835029

Poř. číslo	V 28	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 159720/2019
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Drásovská iniciativa, z.s. / 02835029			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		JUDr. Zdeněk Jobánek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Drásov 196, 664 24 Drásov			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

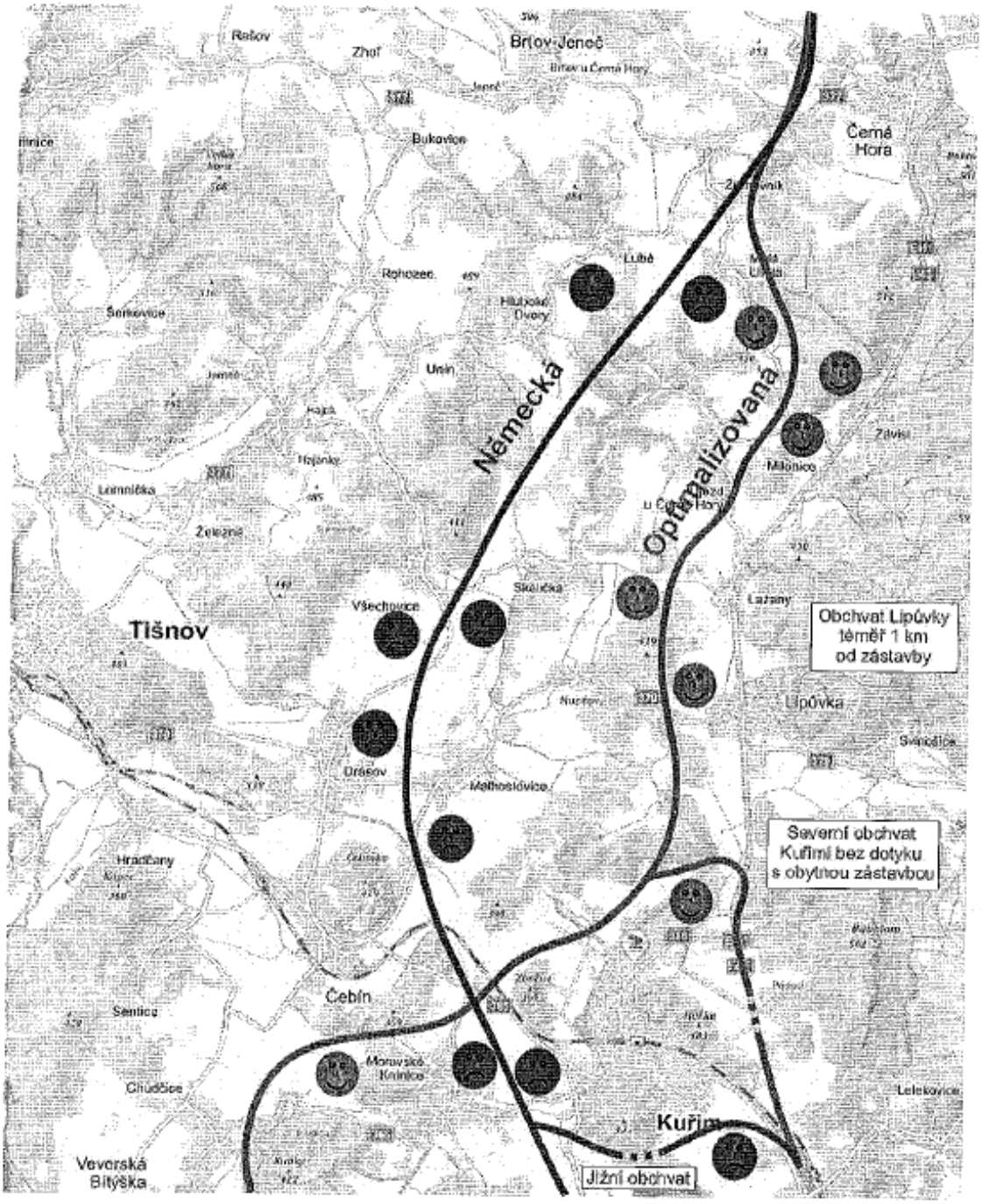
V Drásově je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

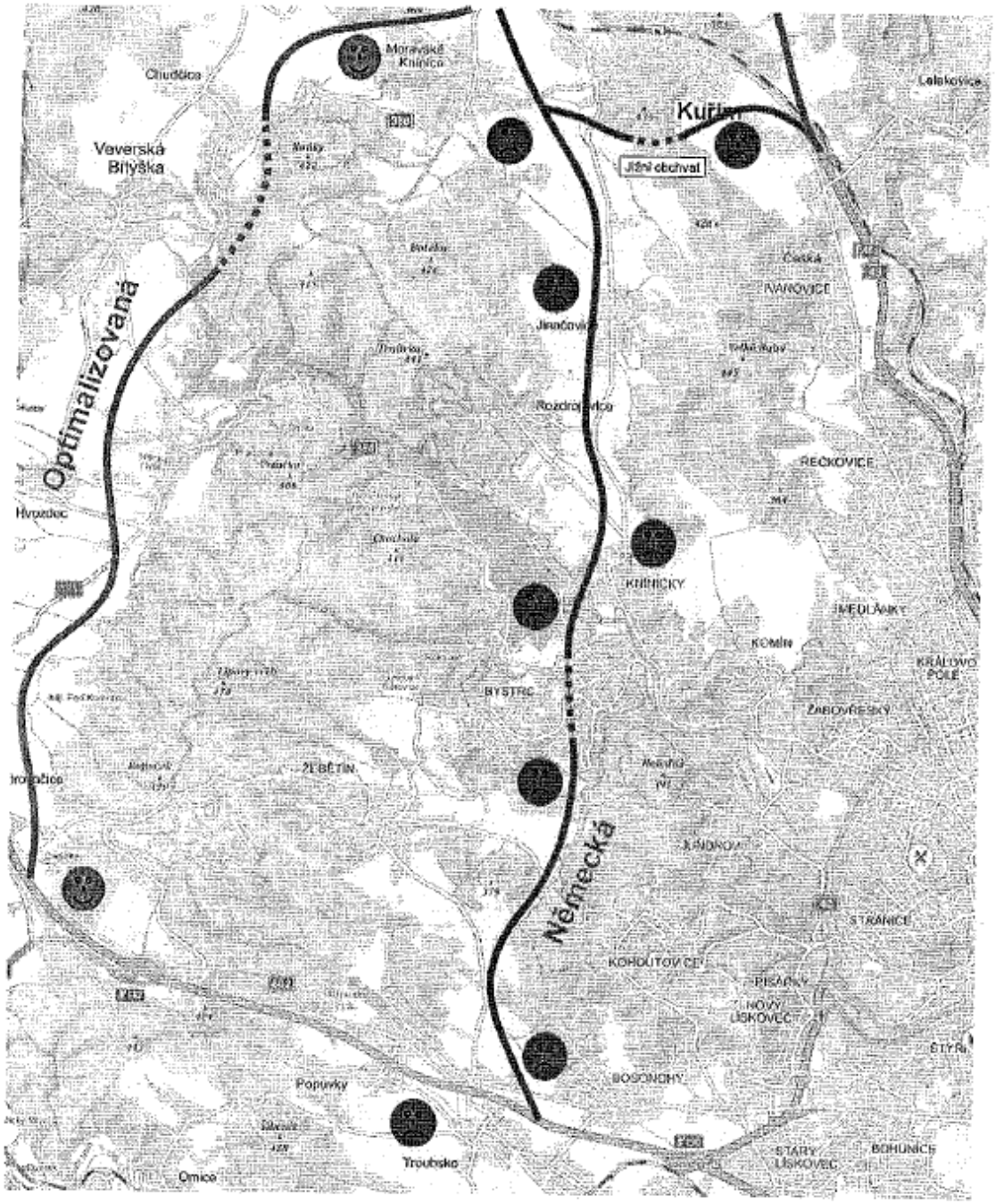
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

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

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

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

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

2.2 Nedostatečnost Územní studie

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

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

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové*

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

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“ Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****“*

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

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

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných*

mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*

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

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

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

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

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z***

automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty".

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

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

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

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

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

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

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen

korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

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

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

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

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

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

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

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

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

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

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

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod*

komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

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

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

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

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

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

Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

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

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

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

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

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

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

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

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že

trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

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

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při

pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

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

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

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

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

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

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

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

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

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

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

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města

Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

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

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

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

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

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

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

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

6.2 Nedostatečný návrh opatření

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

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

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

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

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

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

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

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

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

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi

Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

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

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

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

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

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

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

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

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

Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

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

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

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

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

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

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

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

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro

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

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

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

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

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

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

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

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

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

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

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

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

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

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

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na

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

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

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

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

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

29. [redacted]

Poř. číslo	**V 29**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159735/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

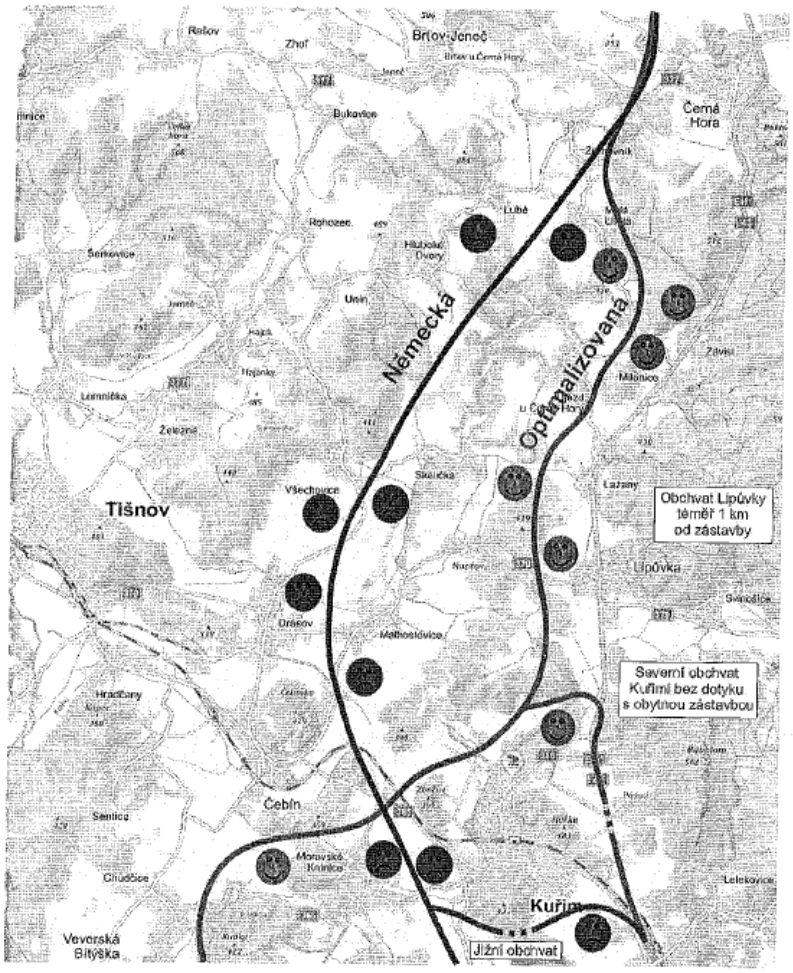
V Drásově je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

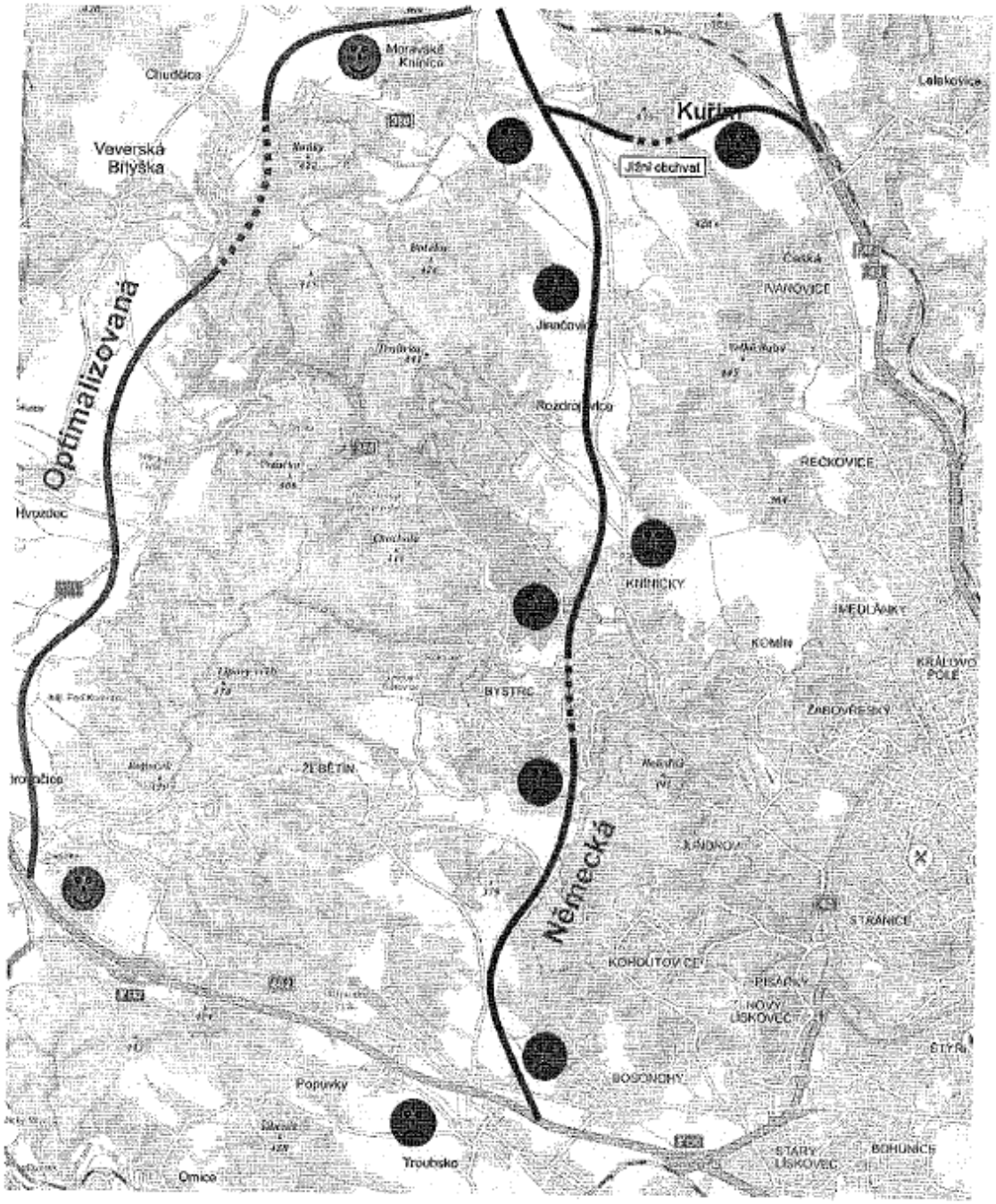
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

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

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

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

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

2.2 Nedostatečnost Územní studie

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

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

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové*

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

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“ Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****“*

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

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

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu **neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů** (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných*

mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*

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

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

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

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

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z***

automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty".

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

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

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

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

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

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

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen

korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

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

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

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

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

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

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

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

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

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

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

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod*

komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

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

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

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

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

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

Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde ke zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně, a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

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

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

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

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

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

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

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

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že

trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

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

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při

pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

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

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

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

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

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

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

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

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

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

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

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města

Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

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

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

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

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

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

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

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

6.2 Nedostatečný návrh opatření

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

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

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

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

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

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

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

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

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

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi

Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

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

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

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

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

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

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

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených. Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

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

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

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

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

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

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

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

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro

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

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

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

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

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

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

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

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

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

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

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

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

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

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

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na

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

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

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

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

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

30. Občanské sdružení Drásov, z.s. / 22815988

Poř. číslo	**V 30**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159802/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Občanské sdružení Drásov, z.s. / 22815988			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		JUDr. Zdeněk Jobánek, předseda spolku			
		Adresa / sídlo		Drásov 196, 664 24 Drásov			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

V Drásově je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

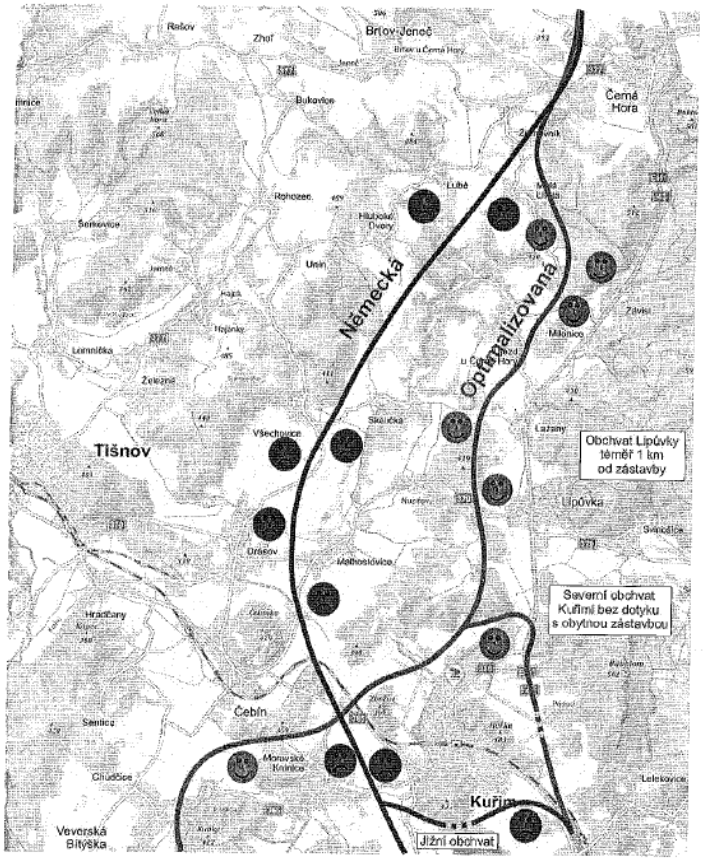
1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující,

jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

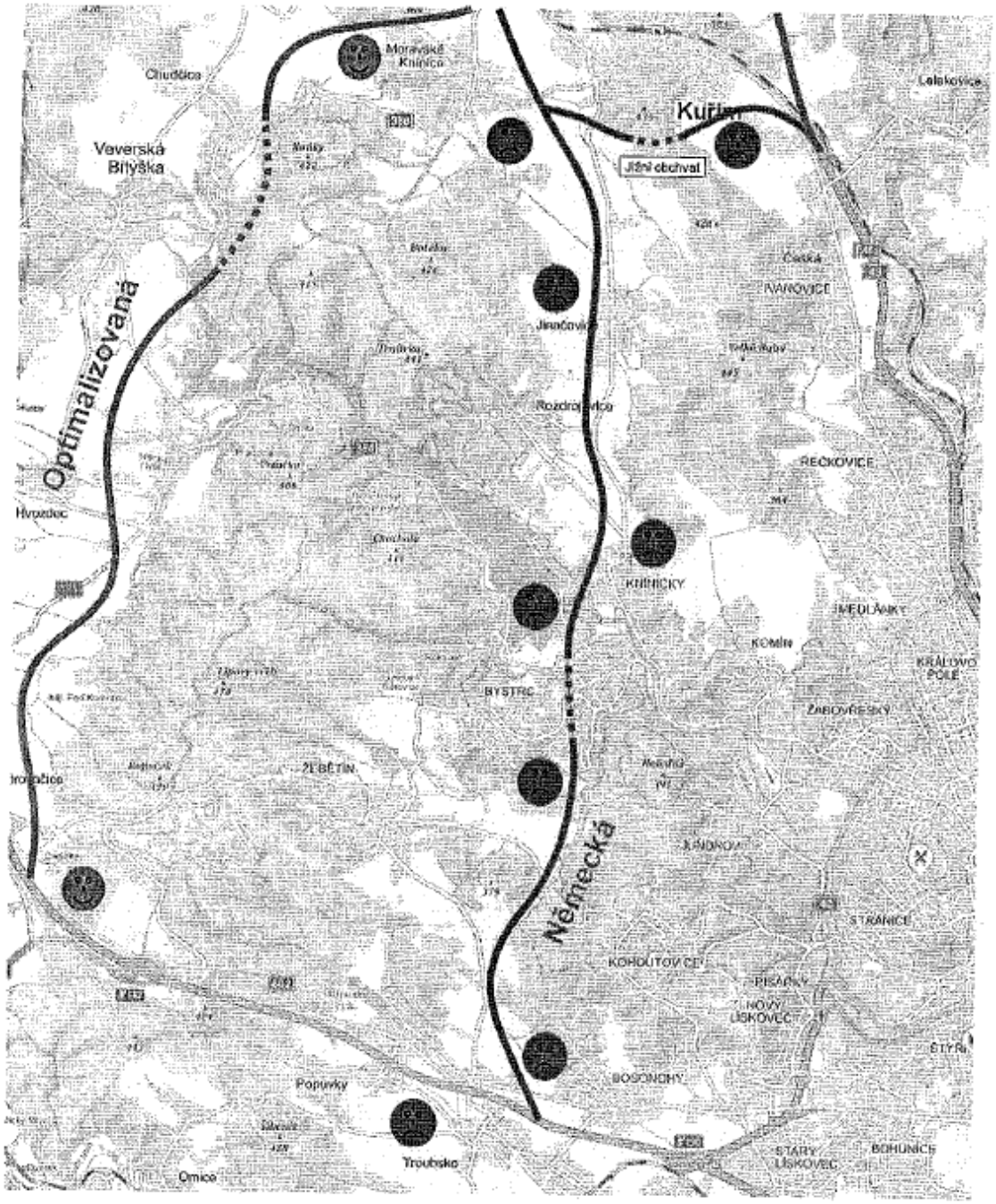
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

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

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

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

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

2.2 Nedostatečnost Územní studie

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

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

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové*

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

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“ Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****“*

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

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

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných*

mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*

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

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

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

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

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z***

automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty".

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

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

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

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

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

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

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen

korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

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

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

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

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

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

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

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

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

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

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

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod*

komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

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

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

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

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

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

Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

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

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

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

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

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

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

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

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že

trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

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

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při

pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

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

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

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

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

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

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

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

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

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

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

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města

Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

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

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

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

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

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

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

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

6.2 Nedostatečný návrh opatření

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

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

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

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

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

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

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

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

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

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi

Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

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

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

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

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

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

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

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených. Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

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

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

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

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

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

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

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

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro

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

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

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

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

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

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

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

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

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

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

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

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

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

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

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

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

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

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na

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

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

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

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

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.
Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

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

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

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

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

31. [redacted]

Poř. číslo	**V 31**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159933/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Tímto uplatňujeme níže uvedenou připomínku k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle § 37 stavebního zákona:

> <u>Požadujeme řešení D43 jako obchvatu z hlediska celého Brna</u>

> Problém je nutné řešit z hlediska celého Brna, která má problém se zavlékáním tranzitní a kamionové dopravy. Díky tomu se každým rokem zvyšuje dopravní přetížení města Brna, dopravní nehodovost, zhoršuje se životní prostředí, a s tím spojená zdravotní zátěž na občany města Brna.

> Každé <u>tranzitní</u> vozidlo musí projet některou z obytných částí našeho Brna, to je špatně a musí se tento stav aktivně řešit. Na to už přišli naši dědové, když vymysleli, že průjezdní doprava nebude jezdit přes náměstí, okolo kostela, ale že jak nám, tak tranzitní dopravě, bude určitě lépe, když se vybuduje obchvat obce jako <u>celku</u> a nikdo nebude průjezdní dopravou poškozován.

> Město Brno má <u>společné</u> zájmy a není cílem jedné městské části, aby bojovala s jinou městskou částí. **Společným zájmem <u>celého</u> moudře řízeného města, je ochránit <u>všechny</u> své občany, a těm již postiženým účinně pomoci, a ty nepostižené, nedovolit negativně postihnout.** Není možné ve snaze pomoci jednomu, postihnout druhého. Pokud jsou jednotlivé části města Brna stavěny proti sobě, nevede to k ničemu pozitivnímu, pouze se dále prodlužuje nežádoucí zatížení těch částí Brna, kde zbytečné zatížení tranzitní dopravou bohužel, nyní již existuje.

> **Řešením pro tranzitní dopravu, může být pouze plnohodnotný obchvat celého Brna.** Pokud jej nebudeme požadovat, budeme se zde čím dál více utápět v hluku, prachu, v znečištěném ovzduší, a na vnitroměstských silnicích zápasit s kamiony třeba někde z Pobaltí.

> Od roku 2009 existuje autorizovaný projekt tzv. **<u>Optimalizované varianty D43</u>**, který je nejen západním obchvatem <u>celého</u> Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale byl cíleně propracován tak, že tvoří <u>kvalitní obchvaty</u> <u>všech obcí od Dl až po Boskovice.</u> A to by nám všem jistě pomohlo.

> Bohužel, zatím **Optimalizovanou variantu D43**, město Brno odmítalo. Jsou nás desítky tisíc občanů, kteří si přejeme Optimalizovanou variantu D43 (tzv. Boskovickou brázdu) a věříme, že JMK a město Brno své občany přece jen vyslyší, konečně ji korektně zahrne do výběru a následně ji vybere jako nejvhodnější. Optimalizovaná varianta byla cíleně propracována tak, že tvoří i **<u>kvalitní obchvaty všech obcí na trase</u>** od napojení D43 na dálnici Dl až po Boskovice.

> Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci **severního** obchvatu Kuřimi **zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů** (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. **Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi**.

> Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že **pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu cca 70 %** (uvádí to studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy.

> Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 uvádí **cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě**. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho **4,2 - 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy**.

> Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 cca **4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy** denně pro rok 2035 v Brně – Kníničkách. Studie pro Ministerstvo dopravy z roku 2018 uvádí velmi vysokou celkovou intenzitu **34,2 tis, vozidel denně** pro 2040.

> Doposud **není nikde zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy** v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy **systematicky podhodnocené**. Jak je to možné?

> Navrhované řešení JMK, tj. koridor Bosonohy – Bystrc, tedy pro průtah „43" vede ke **zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami** a s tím spojené dopravní zatížení i Kohoutovic.

> Je zapotřebí se uvědomit, že mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě, a to je nepřípustné.

> Již dnes jsou **významně překračovány zákonné limity** hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. **<u>Kritickou oblastí je již dnes. oblast</u> okolo DI (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice). Tento stav není možno opomíjet.**

> Plánovanou komunikaci „43" napojenou na Dl v Brně-Bosonohách **nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení zákonných limitů i bez „43 "se zde však nedaří už dnes**. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, není žádné jiné řešení, jak zde nadlimitní zátěž snížit.

> Je zapotřebí si rovněž uvědomit, že provoz silnice 11/602 v Bosonohách je realizován **pouze na časově omezená povolení (ČOP)** od Krajské hygienické stanice. Masivní překračování limitů hlučnosti je zde „kryto" tzv. starou hlukovou zátěží (SHZ), ale díky stále se navyšující úrovni hlučnosti působené dopravou použití SHZ přestává být legální. Rozsudek soudu o zrušení posledního ČOP pro Bosonohy je právoplatný a nové ČOP není ani vydané.

> **SHZ přestává být aplikovatelná např. při výstavbě nové komunikace v území.** Realizace „43" je tedy v oblasti Bosonohy – Troubsko, i z tohoto důvodu právně nemožná.

> Zákonné **limity znečištění ovzduší se postupně zpřísňují a město Brno plánuje z úst pana náměstka Mgr. Hladíka výrazné snižování znečištění**. Jak se chce JMK a město Brna s tímto vypořádat, když navrhuje do Brna vpustit i tranzitní a kamionovou dopravu? Např. již od roku 2020 je uzákoněno další zpřísnění limitů pro jemný polétavý prach (frakce PM2,5), a to 0 20%

> Je zapotřebí si rovněž uvědomit, že Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i **nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní.** Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.

> Je naprosto nepřípustné ničit a jakkoliv více narušovat rekreační oblast **Brněnské přehrady**.

> Dlouhé tunely v **intravilánu** mají **problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů**.

> O vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné

zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. **Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné.**

> Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou **projekty na mnoho let, mnohdy i desetiletí**, Tak dlouho **nelze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna.** Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna **v extravilánu zcela mimo území města Brna.**

> Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla **extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale potažmo i pro celé Brno a neúnosná pro obyvatele dotčených částí i dopravu.**

> Je naprosto rovněž nepřípustná výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi pro město Brno. Takové řešení by neodvedlo z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO.

> Není možné nadále zavírat oči před zřejmě ekonomickými zájmy starosty Kuřimi, p. Sukalovského a dalších osob, kteří „jižní obchvat" Kuřimi prosazují. „Severní obchvať" za průmyslovou částí Kuřimi je velmi dobře proveditelný a uchrání obyvatele rodinných domů v jižní části Kuřimi, kteří by jinak byli nepřípustně jižních obchvatem dotčeni.

> Použití „jižního obchvatu" Kuřimi by bylo dále **kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43** a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov – Malhostovice, což jsou dvě již dnes prakticky srostlé obce, kde D43 naráží na velmi silný odpor místních občanů a vedení D43 touto trasou je prakticky nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a známý konflikt s lokalitami NATURA 2000.

> Tlak na realizaci jižního obchvatu Kuřimi místo severního by jen prodlužoval kritickou situaci v Lipůvce. Naopak severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za místní průmyslovou zónou vytváří velmi kvalitní obchvat Lipůvky (téměř 1 km od okraje Lipůvky) a může situaci v Lipůvce dobře vyřešit.

> Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině – Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky.

> Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly náklady mnoha miliard (řádově cca 20++ miliard Kč). Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů **lze odhadovat dobu postupné realizace na cca 10++ let**. Kdo prosím, tedy tyto investice a náklady na tunely/tubusy zaplatí?

> Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.

> Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která údajně má řešit trasování komunikace 43 jako průtah městem Brno, obsahuje závažné chyby a rozpory, a to např. ve volbě jednotlivých variant, dopravního modelování, vyhodnocení nejistot, vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší a použitím chybných či neuvedených metodik, rozpory s legislativou, nebyla provedena ani hygienická studie atd.

> Z uvedených důvodů je územní studie nepoužitelná jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK a požadujeme nápravu jejího chybného zpracování a korektní vyhodnocení.

Vážení, zamyslete se, prosím, na shora uvedenými výhradami a argumenty. Neničte naše krásné Brno a dotčené obce, naše zdraví, naše domovy, naši jedinečnou přehradu s rekreací až pro 24tis. osob.... Jde o celé Brno, a dobré řešení pro celé Brno existuje. Je to obchvat celého Brna.

Vyhodnocení připomínek

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

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

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

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

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

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

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

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

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

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

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

(oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43 – I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru D43 – I/43 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

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

K překračování zákonných limitů a realizaci silnice 43 uvádíme, že povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Platný zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. transponuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

Základní tezí tohoto zákona je skutečně požadavek nejen snižování rozlohy území s překročenými imisními limity a současně také na nezhoršování kvality ovzduší na ostatním území. Přípustná úroveň znečištění ovzduší je však definována platnými imisními limity dle přílohy č. 1 k tomuto zákonu a nikoli stávající úrovní znečištění. V ust. § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb. se navíc výslovně uvádí, že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou stavbu je účelné provádět ve fázi jejího projektování, kdy jsou známy veškeré technické parametry navrhované stavby. Ve fázi územního plánování (územní studie) nejsou známy parametry stavby v takové podrobnosti, aby bylo možné sestavit odpovídající návrh kompenzačních opatření, který by splňoval podmínky stanovené platnou legislativou (zákon o ochraně ovzduší). Rozptylová studie zpracovaná v rámci ÚS JMK proto nikdy neměla za cíl stanovit konkrétní návrh kompenzačních opatření.

V rozptylové studii jsou určeny oblasti (obce), kterým se na základě vypočteného celkového imisního zatížení po realizaci jednotlivých variant doporučuje z pohledu kompenzačních opatření v budoucnu věnovat zvýšená pozornost. Uvedený výčet obcí a příkladů nejčastějších kompenzačních opatření není a ani nemůže být úplný a závazný. V dalších fázích projektové přípravy jednotlivých konkrétních dopravních staveb bude zpřesněn na základě aktuálních znalostí o území a parametrech uvažované stavby.

Uvedené úvaha vychází z paradigmatu, že výstavbou jakékoli nové komunikace dojde k přesunu stejných dopravních výkonů i stejných emisí z dopravy na novou trasu a současně nedojde k poklesu na původní trase (v centru města). Tento závěr je naprosto zavádějící a úmyslně matoucí, protože logicky nová trasa silniční komunikace umožní projektovat dopravní komunikaci tak, aby nedocházelo ke zbytečnému narušení plynulosti, a tedy i zbytečným emisím znečišťujících látek do ovzduší. Na původní trase pak logicky musí dojít k poklesu dopravních výkonů, a tedy i emisí. Současně nová trasa komunikace umožní realizovat v centru další netechnická opatření na snížení vlivů dopravy (rezidentní parkování, nízkoemisní zóny, selektivní zákazy vjezdu, preferenci cyklo a pěší dopravy aj.).

Obecně má plynulost silniční dopravy výrazně pozitivní vliv na emise poletavého prachu tím, že když auto jede plynule, jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva, a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování. Stejně tak plynule jedoucí auto nebrzdí a neakceleruje, což jsou další významné zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění, resp. otěrů pneumatik při akceleraci. Tyto nestandardní tedy „neplynulé stavy“ mají významný vliv na množství emisí z dopravy v centrech měst oproti obchvatovým komunikacím, kde se tyto jevy v podstatě nevyskytují.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z Bosonoh řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

K jižnímu obchvatu Kuřimi sdělujeme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí

mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná se o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.
V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

V podání jsou uváděny hodnoty intenzit nákladní dopravy z různých podkladů k tomu lze dodat, že součástí ÚS JMK bylo zpracování modelování dopravy a jednotlivé navrhované varianty dopravního řešení byly porovnány za stejných podmínek a stejnou metodikou.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) a zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

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

Záměr D43-I/43 včetně jižního obchvatu Kuřimi společně se záměrem I/43h Česká – Lipůvka ozn. DS46 významně ulehčí dopravě na stávající I/43 tj. i dopravě přes obec Lipůvka.

Ke spekulaci podatelů o nákladech na tunelová řešení uvádíme, že ZÚR jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování především ve fázi rozhodování v území. Nutno dodat, že investorem staveb dálnic a silnic I. třídy je stát.

Výhrady podatelů k ÚS JMK jsou nekonkrétní. Není uvedeno v čem spočívají závažné chyby a rozpory.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

32. [redacted]

Poř. číslo	V 32	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 159934/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

My, níže podepsaní občané Jihomoravského kraje, tímto vznášíme následující připomínky k aktualizaci č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:

V návrhu dochází ke změně trasy napojení silnice první třídy I/40 na Břeclav z plánované dálnice D52 Brno Vídeň. Změna je označena jako DS 17. Navrhovaná změna nezohledňuje v dostatečné míře kolizi se stávajícími i plánovanými obytnými zónami města Mikulova. Navržená změna spíše vypovídá o tom, že jejím tvůrcům je přednější zájem soukromých investorů v budoucí lázeňské zóně než zájem stávajících obyvatel dotčených oblastí. Nová trasa je navrhována tak, že se vyhýbá jen některým obytným zónám, ale neřeší kontakt s obytnými zónami, které jsou stávajícím provozem na komunikaci I/40 nejvíce dotčeny.

Proto žádáme, aby napojení 140 na D52 v k.ú. Mikulov na Moravě bylo vedeno v takové trase, aby odklonilo dopravu především od stávajících i plánovaných obytných zón města Mikulova. Tedy včetně

- domů na ulici U Celnice, které jsou výškově pod úrovní komunikace I/40,
- včetně domů na ulici Valtická, z nichž několik je v současnosti nejblíže stávající komunikace /I40 a kde žádná odpovědná osoba doposud nenechala uskutečnit potřebná měření, která by prokázala, to, co víme všichni, totiž že již stávající stav nevyhovuje hlukovým limitům
- a včetně lokality pro plánovanou výstavbu rodinných domů mezi ulicemi Valtická a Vídeňská

Požadujeme za samozřejmost, že pokud má projekt komunikace D52 řešit dopravní problémy v regionu a dopady tranzitní dopravy na obyvatele kraje, tak bude proveden tak, aby tyto problémy skutečně řešil jako celek, tedy včetně souvisejících napojení na tuto komunikaci.

Dále žádáme o písemné sdělení, místa a času projednání těchto připomínek a místa a času jednání zastupitelstva Jihomoravského kraje, na kterém se bude projednávat návrh Aktualizace č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navržena úprava koridoru vymezeného v ZÚR JMK 2016 pro homogenizaci silnice I/40 Mikulov – Sedlec ozn. DS17 tak, aby směřoval k plánované MÚK na dálnici D52 u hraničního přechodu Mikulov.
Úprava koncepce nasměrování silnice I/40 k nové MÚK u hraničního přechodu ČR/Rakousko vychází z podnětu města Mikulova, které tento záměr koordinuje s ŘSD ČR. Podkladem pro úpravu koridoru DS17 byla dokumentace „D52 5206.2 MÚK Mikulov jih – st. hranice ČR/Rakousko, technický podklad pro změny ÚPD Mikulov“ (PK OSSENDORF s.r.o., 2016). Ta posloužila také jako podklad pro nově zpracovávaný územní plán Mikulov (návrh ÚP pro veřejné projednání, Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2018). V rámci ZÚR se tedy jedná o úpravu směřující ke zkoordinování s aktuálním stavem této problematiky. Změna nasměrování komunikace jednak zlepší její dopravní návaznost na trasu D52 (původně byla silnice I/40 napojena v zástavbě Mikulova na silnici I/52) a zároveň bude vedena mimo zastavěné území města, čímž se omezí její vliv na zdraví obyvatel.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní

prostředí (dokumentace SEA). Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS17 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS17 jsou uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [41] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem c).

Město Mikulov a ministerstvo dopravy k úpravě koridoru záměru DS17 neměli připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

33. 14 občanů

Poř. číslo	**V 33**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 159977/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		**14 občanů**			
		Adresa / sídlo					

Připomínky

1) Souhlasím s rozšířením D1, požaduji však řešit v předstihu obchvat Bosonoh, jako obslužnou komunikaci. Při rozšíření D1požaduji splnění zákonného limitu hluku a prachových imisí.
2) Z ulice Pražské požaduji vyloučit veškerou tranzitní dopravu. Ulice Pražská slouží při jakékoliv kolizi na D1 jako náhradní komunikace a situace je již neúnosná.
3) Nesouhlasím s navrženou trasou D43, neboť by došlo k zvýšení hlukové zátěže a imisí jak pro občany Bosonoh, tak okolních obcí.
4) Navržená aktualizace se vůbec nezabývá se synergií hlukové zátěže D1, D43, 602 a případně navrženou VRT.
5) Neřeší synergii imisí ze všech navržených a stávajících zdrojů.
6) V případě realizace VRT požaduji tuto umístit do protihlukového tunelu, aby nezvyšovala hlukovou zátěž a nevytvořila bariéru mezi Bosonohami a Troubskem, kde je náš kostel a hřbitov. Propojení na obec Troubsko musí zůstat zachováno.

Vyhodnocení připomínek

Rozšíření dálnice D1, obchvat II/602 Bosonohy a VRT Praha – Brno nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn. Případná realizace záměrů je věcí investora.

K požadavku na vyloučení tranzitní dopravy z ulice Pražská uvádíme, že z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku. Zachování propojení na obec Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení.

K nesouhlasu s navrhovanou trasou D43 uvádíme, že k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.3. *Hodnocení synergických a kumulativních vlivů* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnotících tabulek je i vyhodnocení vlivů kumulativních a synergických se záměry rozšíření D1 a II/602 obchvat Bosonoh. VRT je vymezena formou územní rezervy, její potřeba a plošné nároky je potřeba prověřit. Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzují.

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

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

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

34. [redacted]

Poř. číslo	**V 34**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160076/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

<u>Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA</u>

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Drásov

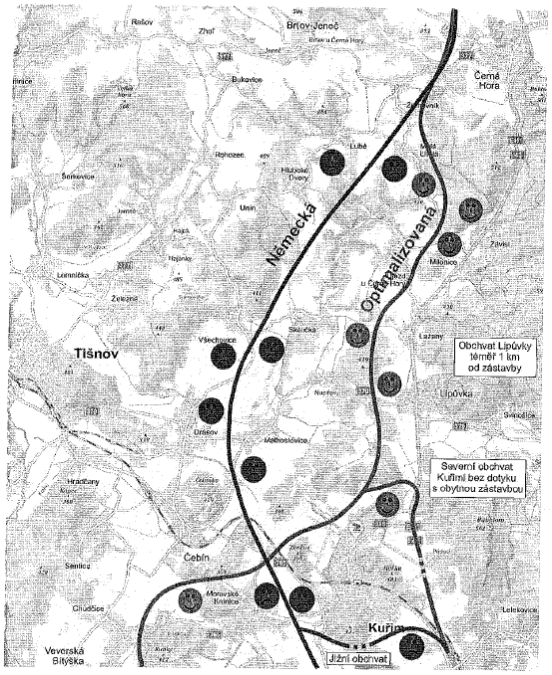
V Drásově je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové bytové zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Drásova by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže. Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

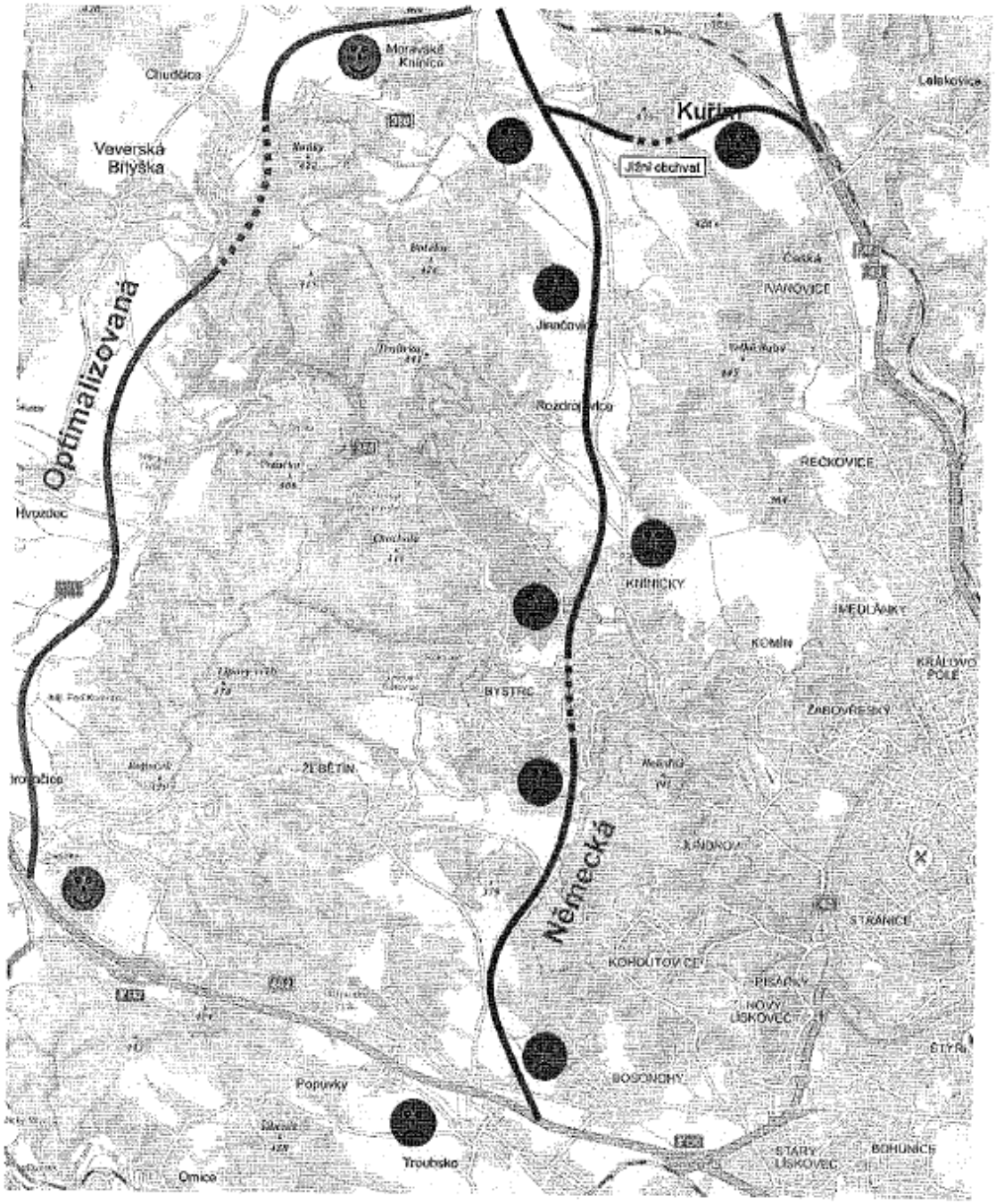
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

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

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

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

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

2.2 Nedostatečnost Územní studie

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

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

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní*

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

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

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

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

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

*- „Zpracovatelé Územní studie v dokumentu **neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů** (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných*

mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*

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

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

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

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

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z***

automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty".

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

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

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

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

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

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

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen

korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou" variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou"**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod*

komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice,

Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D., docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že

trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při

pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města

Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****.“*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi

Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků.* ***Ptáci jsou natolik mobilní****, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.“* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****.“*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

(1 Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených. Současně je u záměru DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací:

- Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.
- Realizace koridoru DS41-B je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS41-B nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území obcí **Drásov a Malhostovice**. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS41.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem d), g) a h).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro

rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou <u>nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně.</u> A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***<u>Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění</u>****.“*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora" kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na

udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

35. [redacted]

Poř. číslo	**V 35**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160078/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 nepřípustnost trasování komunikace 43 přes Skaličku

Ve Skaličce je navrhovaný koridor komunikace “43” v návrhu AZÚR těsně u nové obytné zástavby, která byla řádně povolena, a to v prostoru, kde již také dlouhá desetiletí existuje řádně povolená obytná výstavba. Dopad transevropské komunikace 43 na obytnou oblast Skaličky by byl totálně devastující, což pokládáme za zcela nepřípustné, když existuje autorizovaná vyhledávací studie pro Optimalizovanou variantu D43, která byla koncipována tak, aby se minimalizovaly vlivy na obyvatelstvo. Namítáme, že měla být zvolena Optimalizována varianta D43. Jak je doloženo níže Územní studie byla dle doložených expertních hodnocení zcela chybná, jak v části akustického posouzení, tak v části rozptylové studie. Tím je naprosto zjevné, že výběr variant v Územní studii je chybně a tato studie nemohla ani omylem posloužit k výběru doporučených variant.

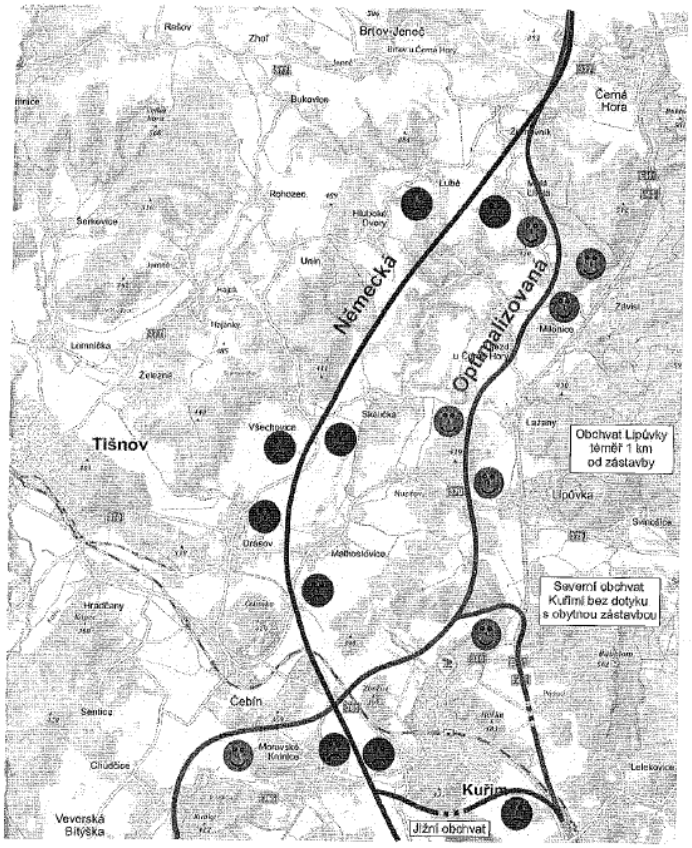
1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující,

jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

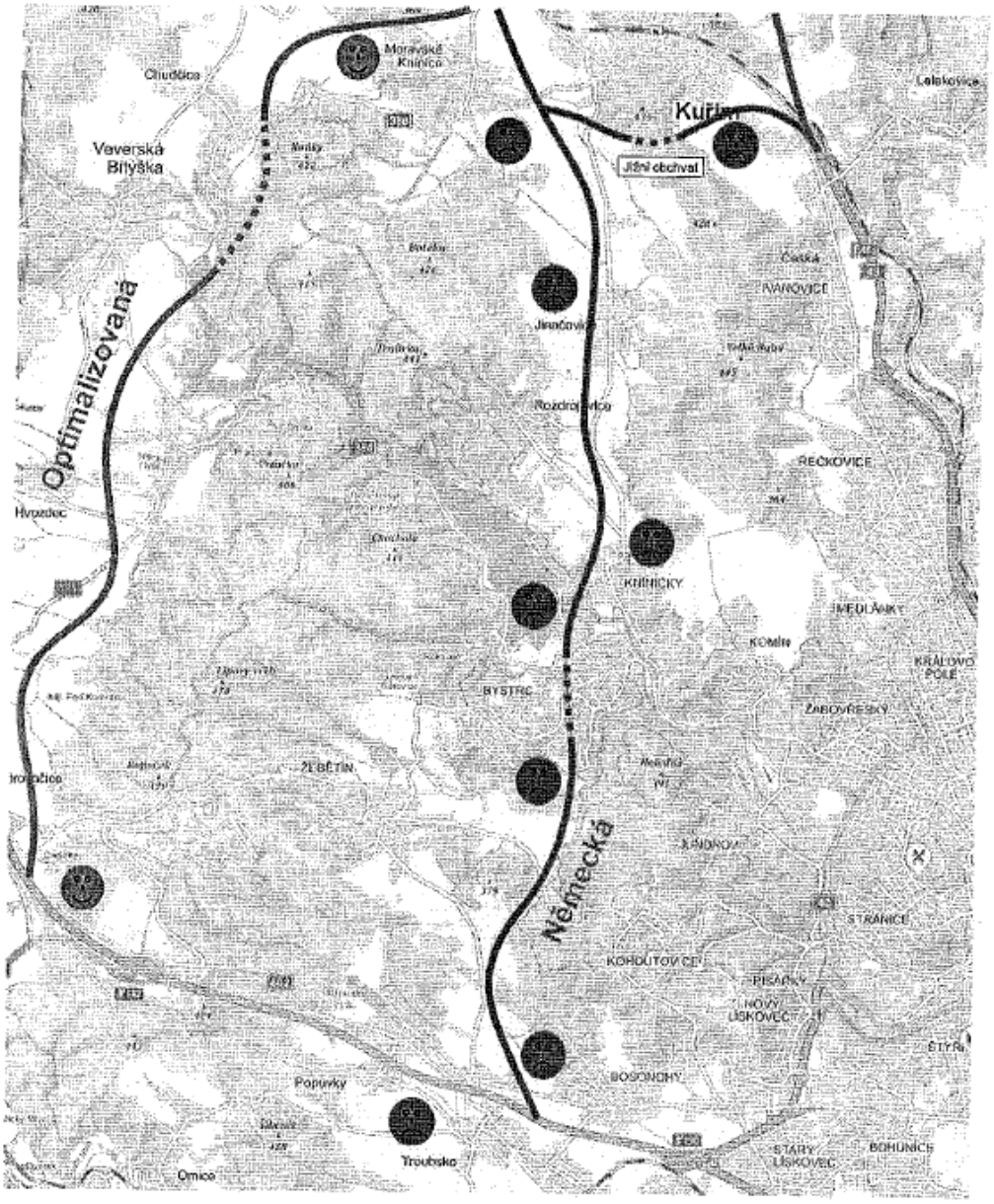
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D.

stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (dále „**Územní studie**“). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**“), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná“ komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním“, jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z*

podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“ Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.***

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**“.*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.),* ***parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant****.*
- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na*

této síti na její okolí. ***Proto vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***

- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace“ má* ***rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.*** *Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu“ (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius“ ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius“ udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.“*

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant“ ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).* ***Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***

- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy* ***v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby“, nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …“ Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty***“.

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*

- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018“ (dále „Vyhodnocení“). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**“* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**“* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší“* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant“

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou“ variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou“**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně

označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky*)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj

hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že *„Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy* .“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice, Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela

dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted], docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty" jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat"), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih."*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem" a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí", neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43" v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43" ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43", a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****.“*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části

vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků.* ***Ptáci jsou natolik mobilní****, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.“* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****.“*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

([1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou*

závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci

stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených. Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.
Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace*

v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku."

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43"), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43" s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim.

Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než

74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než ***desetinásobných koncentrací*** *benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace.* ***Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění****."*

„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. ***Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny****."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim" lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43" tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská

hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.
Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

36. [redacted]

Poř. číslo	**V 36**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160149/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Připomínky k aktualizaci ZÚR pro Jmk, prosím odpověď na každou individuálně, včetně podotázek 2a, 2b až 2h.

1. Aktualizace je prováděna invariantně, není možno vybírat z různých variant na životní prostředí obyvatel žijících na daném místě. Jako varianty není možno brát umístění komunikace do stejného místa.
2. Odstranění varianty dálniční sítě (Optimalizovaná varianta) bylo provedeno pouze dle přání současných úředníků bez uvedeného důvodu, neb odůvodnění na základě výsledků studie Jmk není možno brát jako odůvodnění neb (hlavní chyby jsou uvedeny v bodě a-h:
   a. Studie není zpracována dle zákonů a metodických pokynů (hluková studie, emisní studie), v hodnocení není jasně definován postup a vypočtena nejistota výpočtu, validace hodnot a chybné interpretace zvolené metodiky, model a intenzity dopravy jsou

stanoveny chybně. Bez těchto informací není možno není možno touto studií provést jakékoliv hodnocení

b. V hodnocení studie nebyla použita variantní Kalčíkova optimalizovaná varianta, pouze torzo na základě zásahu neznámého úředníka, který z důvodu neznalosti norem, Kalčíkovu variantu zprasil, aby ji zneatraktivnil, avšak stejný problém s křižovatkami v Hitlerově variantě zůstal bez povšimnutí (vzdálenost křižovatek Brno Výstaviště, Brno Bosonohy). Tj varianty se neposuzovali nestraně a nezávislé, tj. studie nebyla nezávislá s podklady bylo manipulováno, a úředníci kraje nejsou schopni sdělit ani kdo toto vyškrtnutí nařídil ani odůvodnit, proč stejné opatření nebylo uděláno pro spřažené křižovatky, MÚK Brno Západ a MÚK Brno Bosonohy.

c. Ve studii je použití chybný dopravní model, navýšení intenzit dopravy nevychází v roce 2020 či 2035 z koeficientů nárůstu TP 225, tento rozpor však není, jakkoliv odůvodněn

d. Studie ignoruje rozhodnutí NSS, který zrušilo předchozí pokus o ZUR, bez toho, aby doložilo možno realizace této varianty (nepřekročení hygienických limitů), přičemž současnosti použitá varianta byla zrušena již v roce 2011 s odůvodněním, že tato varianta nemá předpoklady pro výstavbu z důvodů překročených hygienických limitů od navrhovaných a stávajících komunikací. Toto posouzení však v současné variantě nebylo provedeno a nechává se až na územní rozhodnutí.

e. Byla navržena silniční varianta (silniční varianta), která je v rozporu s platným zákonem

f. Závěry studie o tom, co je hlavní kritérium výběru nebylo zveřejněno předem, hodnocení vychází z nejednoznačných výsledků, které jsou zatíženy násobně vyšší chybou, než je deklarovaný přínos, jsou voleny nejhorší varianty, které nadlimitně zatíží nejvíce obyvatel

g. Není prováděno porovnání pro celé ucelené úseky komunikací tras v celém Jmk

h. Úmyslně je používáno názvosloví např. MÚK Troubsko, i když tato křižovatka leží z 98 % v Brně — Bosonohách, tak aby se mátla veřejnost s tím, že tato křižovatka leží mimo Brno a obyvatelům tak méně škodí.

3. Ve zvolené variantě nejsou závazně definované protihluková opatření. V dokumentech je pouze definováno, že u Hitlerovy varianty má být zajištěny nadstandardní podmínky. Nicméně bude-li město žádat nadstandardní podmínky, bude to znamenat, že tyto nadstandardní podmínky si Brno musí samo zaplatit (neb úředníci nemohou rozhodnout o placení nadstandardních opatření, které nevyžaduje zákon (jsou-li splněny limity hlučnosti). Není ani jasné, kdo by takové opatření platil. Jestli Brno, tj. výstavba těchto naslibovaných tunelů vyjde min na 2miliardy na 1 km a při požadavku cca 6-7 km tunelů by byla realizace cca 15 let od schválení trasy a kopnutí do zemně. Tj. s touto variantou není možno počítat dříve než v roce 2060.

4. Realizace Hitlerovy varianty bude obtížná, neb současnou komunikace využívá cca 20 tis. aut denně. Tj. bude se muset pro cca 10-15 let vytvořit alespoň provizorní komunikace, která tuto dopravu vyvede z Bystrce

5. Není provedena ekonomická studie, která by dokládala, jaké náklady si jednotlivé varianty vyžádají. A protihlukové varianty stavěné na pětníku, vždy budou násobně dražší než u komunikace, která je vzdálena od obcí 500-1500 m. Bez tohoto vyčíslení není možno přijmout jakékoliv rozhodnutí. Neb ani hluková studie neudala jaké protihlukové opatření je nutno vystavit, aby bylo možno ochránit veškeré obyvatelstvo kolem komunikace. Porovnávat dopady hluku na obyvatelstvo bez nařízeních protihlukových opatření u variant je nesmysl. Neb se porovnává dopady na obyvatelstvo, které vlastně ani nenastanou. Tj u hlukové studie není definováno kolik obyvatel tedy bude touto komunikací zasaženo, ani počty obyvatel kolik se bude muset vystěhovat (dát jim kompenzační opatření). Daná hluková studie tedy porovnávala nesmysly.

6. Porovnávat nárůst hlučnosti, které nepřesáhne hygienický limit je nesmysl stejně tak porovnávat pokles hlučnosti bez doložení dodržení hygienického limitu. Není ani doloženo, že by určité skupině hluk zůstal stejný. Přitom dle zákona pokles či nárůst hlučnosti o 0,9 dB

nelze považovat za nárůst či pokles. Hluková studie by se tedy měla označit za studii prováděnou v rozporu se zákonem a požadovat vrácení zaplacené ceny.

7. Rozhodovat se o variantě, která je nejšetrnější pro dané území je nesmysl (Maleček — Rovnost), ale dle ceny, dopadů dopravy na obyvatelstvo a obce
8. V dopravním modelování se neřešila celková zátěž (v hlukovém programu chyběla i VRTka) ... tj. souběh vícero zdrojů (D1, D43, VRT, obchvat). Přičemž není doloženo, že by byla tato stavba zde realizovatelná. Tj. doložit, že hlučnost v místě od všech zdrojů zajistí s dostatečnou rezervou nepřekročení hygienických limitů 60/50 dB. Neb maximální hodnoty limity 60/50 musí být sníženy min. o koeficient navýšení hlučnosti ve smyslu §77 odst. 5 zákona 258/2000Sb definovaný v nv. 272/2011SB v §20 odst. Toto hodnocení nebylo nikdy uděláno. Přičemž protihlukové opatření na snížení hluku z 70 an 60 dB mohou být minoritní v porovnání s dalším nutným snížení hlučnosti z 60 an 57 dB. Toto ekonomické vyčíslení však chybí.
9. Smyslem územního plánování by mělo snížit nezákonné stavy či dlouhodobé trvalé výjimky v území, nikoliv je jakkoliv konzervovat pro budoucnost (nadlimitní zátěž v Bosonohách se přivedením další dopravy nesníží).
10. Od roku 2001 není schopna D1 přijmout takové patření, kterým by byly dodrženy hygienické limitu hlučnosti od této komunikace. Tj přivedením další dopravy do oblasti Bosonoh, Troubska a Ostopovic bude znamenat pouze další zvýšení hlukové a emisní zátěže. Tj. je nutno zásadním způsobem i navrhnout i protihlukové opatření na D1 by tedy nejlépe nejprve navrhnout a ověřit, zdali je v současnosti možné dodržet hlukový limity hlučnosti v této oblasti s kombinaci D1 a nutného obchvatu Bosonoh před tím, než se zde bude budovat navrhovat něco dalšího. Neb již ze současně platné legislativy by se měly v co možná nejkratším možném čase realizovat takové opatření, které sníží nadlimitní hluk po hygienický limit.
11. Dle zákona o pozemních komunikací musí mít dálnice definovanou objízdnou trasu v podobě 2proudé komunikace. Nicméně v plánech ZUR tato komunikace není definována a ani v hlukové studii ani emisní studii není s touto komunikací počítáno, stejně tak s VRT-kou. Bude nutné tuto studii udělat znovu s reálnými a skutečně plánovanými prvky...
12. Na invariantním prvku obchvatu Bosonoh je započtena intenzita jdoucí přes střed obce 12 tis. aut, a 5-6 tisíc aut po obchvatu, přičemž sama obec vyprodukuje max. 3-4 tis. aut denně. Tj. z dopravního modelu je patrné, že obchvat použije pouze 50% tranzitní dopravy. Tj. jen dokazuje chybu úředníků, kteří definují zátěž na invariantních prvcích, dle jejich potřeb, aby dosáhly nařízených výsledků před reálným stavem. Přitom je nutno dodat, že je potřeba snížit intenzitu dopravy v Bosonohách na takovou úroveň, aby hlučnost na této komunikaci splnila hlukový limit. (Intenzita klesla pod 3000 aut denně). Dle intenzity dopravy cca 15000 po obchvatu + další zvýšení je lépe počítat s obchvatem 4 pruhovým.
13. Je nutno navrhnout obchvat Bosonoh tak, aby se nadlimitní hlučnost z Pražské nepřišla z druhé strany domů do Bosonoh, které mají ochránit. TJ. nutné doložit, aby hlučnost z dopravy neobtěžovala Bosonohy, přičemž tato hlučnost je již překročená z D1, má se zde instalovat obchvat, VRT či křižovatka z D43 či dokonce jihozápadní tangentou. I když předchozí ZUR Jmk byla zrušena proto, že úředníci neprokázali realizovatelnost tohoto plánu, současný plán to také nedokazuje, přitom do těchto plánů přibyl i další zdroj VRT.
14. Zásadní chybou ve vyloučení jedné z variant je to, že nebyla posouzena dálnice dle Kalčíkovy varianty samostatně, bez toho, aby byla navržena i silnice Hitlerovou stopou. Stavět 2 komunikace vedle se je neekonomické. Toto hodnocení nebylo nikdy provedeno.
15. Byla vyřazena jedna z variant, aniž by byly spočítány skutečné dopady této silnice na zdraví obyvatel a realizovatelnost Hitlerovy varianta, a to přes to; že dálnice jdoucí Hitlerovou stopou byla již v roce 2012 zrušena z důvodu toho, že kraj v předchozím návrhu nedoložil realizovatelnost předchozí varianty. Tj. předchozí návrh v ZUR musel být realizovatelný, v současné variantě nemusí být realizovatelný. Což by odpovídalo smyslu dělat takový plán. Požadoval-li soud na důležité zrušit předchozí verzi ZUR pro nerealizovatelnost (nedoložení,

že kumulativní a synergické vlivy hlučnosti a prašnosti budou prokazatelně ležet pod hygienickými limity od všech současných i budoucích komunikací, měl současný plán tyto skutečnosti doložit. TO se však nestalo a zpracovatel realizovatelnost tohoto problému odsouvá. Přitom srovnávání variant se dle zákona dělá pouze a jen pro ZÚR. Bez důkladného posouzení dopravní zátěže od celých úseků komunikace včetně jejich objízdných tras a bez zákonného posouzení je nesmyslné předem vyřazovat plánované varianty. Toto porovnání by mělo být uděláno v ZUR, nikoliv to přenechávat na územní řízení, kde se již to provádět nemusí případně to nechávat na pseudostudii kraje, která však toto neřešila.

16. Byla vyřazena jedna varianta, aniž by bylo spočítány dopady této silnice na zdraví obyvatel, nebylo vyčísleno ani pro jednu stavbu, jaké budou skutečné dopady této komunikace na zdraví obyvatel (tedy po realizaci protihlukových a protiemisních opatření), nebylo spočítáno, kolik tyto opatření budou stát, nebylo spočítáno, jaké provozní náklady budou mít jednotlivé varianty. Tyto údaje by měly být jako jeden z hodnotitelských parametrů na základě niž se rozhodovalo o přínosu jednotlivých variant. Přitom je to zásadní informace pro výběr z uvažovaných variant.
17. Akustická studie vypočítává hlučnost v noci z 4% průměrné roční dopravě. To je zásadní chyba hlukové studie jmk, neb akustik asi neví, proč se hodnotí hlučnost od dopravy v noci. Dle hlukových studií u D1 a II602 se dá dokládat, že hlukový odstup mezi dnem a nocí je 4-6 dB, což by dokládalo min 2 až 3x vyšší rozlohu zatíženou nadlimitní hlučností v noci oproti dennímu stavu. Takový výsledek však z hlukové studie neplyne a dokládá zásadní chybu studie kraje. To by vedlo k zásadnímu podcenění hlučnosti v nočních hodinách.
18. Hlukové hodnocení by mělo být dle zákona 272/2011Sb pouze při znalosti metodiky a jasně definované chyby (nejistoty výpočtu). Nicméně i když jsem žádal o tento výpočet či doloženou metodiku dle zákona 106/99Sb do dnes mi tento výpočet, validování výsledků či metodiku nikdo nezaslal. Bez těchto dat, není možno provádět hodnocení hlučnosti v jakékoliv studii natož o rozhodnutí o silnicích, které zatíží území na 50 let.
19. Dle zákona 272/2011Sb je definováno, že nárůst/pokles hlučnosti o 0,9dB znamená neměnný stav, nicméně v hlukovém hodnocení kraje jsou definovány sloupce, kde dojde k nárůstu či poklesu hlučnosti. Dle jejich zprávy se nenašel jediný člověk, u kterého nedošlo při stavbě komunikace k výsledku, že se hlučnost nezměnila. To znamená, že hluková studie byla provedena v rozporu s platnými zákony.
20. I když byla hlučnost vypočtena pouze do 400 m od osy komunikace. Avšak vezmeme-li plochu, zjistíme, že počet obyvatel žijící v pásmech 400 m tolik lidí nežije (500 tis. obyvatel). Tj. do výsledků se započítávají i obyvatelé, u nichž se hodnotí pokles/nárůst hlučnosti dle předpokládaného pohybu hlučnosti i u komunikací, ve středu města, přičemž jakým způsobem se k těmto výsledkům dostane není zveřejněno. Přitom se jedná o spekulativní hodnocení, které by se do seriózní studie nemělo dostat.
21. Od úředníků se dozvídáme, že bude-li realizována pouze Kalčíkova optimalizovaná varianta, tak tuto komunikaci bude používat méně lidí, než kdyby byla realizována pouze Hitlerova varianta, avšak toto hodnocení nebylo nikdy provedeno. Chtějí-li úředníci nestraně porovnávat studie, musí to být na základě reálných podkladů nikoliv na základě nesmyslných a představ úředníků. Viz, jede-li občan Jmk do Prahy na letiště nejede skrze celou Prahu, neb tam je to kratší, ale obchvatem Prahy, i když je to cca o 30 km delší trasa. Tj obdobně by to bylo i pro Brno. Bude-li cíl v Brně, kdy řidiči budou přijíždět přes Řečkovice pojedou-li do Východní a severní částí Brna. Obchvat Brna — Kalčíkovu optimalizovanou variantu či Hitlerovu průjezdní variantu bude využívat pouze tranzit a jižní periferie Brna. Rozdíl je jen v tom, že Hitlerovu variantu budou využívat navíc jen obyvatelé Bystrce, což znamená, že i Bystrc a Bosonohy budou nesmyslně zatíženy tranzitní dopravou.
22. Hodnocení torza Kalčíkovy varianty nebylo provedeno samostatně bez komunikace přes Bystrc. Jen bylo konstatováno, že dvě komunikace vedle sebe je nesmysl. Chybí zásadní porovnání variant.

23. MUK Brno-Bosonohy je navržena v místech, kde je vysoká spodní vlhkost. Bude-li zde vybudován tunel, bude to znamenat výrazné snížení spodní vody a ztrátu vody ve studních v celé oblasti Brna Bosonoh a Troubska.
24. Vybudování křižovatky v Brně Bosonohách by došlo k rozsáhlému rozšíření dálnice na 12-16 pruhů + další 4 pruhy v Bosonohách na obchvatu. Likvidace dopadajících vod nelze provést do kanalizace Bosonoh tj.je počítat i s velkým poldrem, který však v Bosonohách není možno umístit z důvodu stísněným podmínkám
25. Brno Bosonohy by byly ze 2/3 ohraničeni trasami dálnic. Tj. došlo by k izolaci vesnic obdobně jako to nastalo v 80 letech minulého století a přerušilo by sousedské vztahy (Ostopovice), ztratili bychom cestu k hřbitovům, byly bychom odříznuty od cyklistické cesty na přehradu či v okolním územím. Cyklistické propojení s Bystrcí by bylo ztraceno. Kdyby byla udělána další křižovatka na D43 před Bosonohami a připojen k obchvatu, Stal by se obchvat dalším sjezdem z dálnice D43 a zvýšilo by to intenzitu dopravy na tomto obchvatu. Jakým způsobem budou cyklisti z Bosonoh se dostávat na přehradu, Žebětína, Bystrce, či údolí oddechu nebudou-li moci jezdit po dálnici. A nikdo nebude chtít tahat kolo po různých nadjezdech, podjezdech či schodech.
26. V Bosonohách jsou překročeny emisní limity a přivedení další dopravy by znamenalo další zvýšení emisní. V inverzních stavech by vybudování Hitlerovy varianty by znamenalo zvýšení množství dnů, kdy je zde překročen limit. Jakým způsobem by se řešily inverze (zastavením dopravy po R43 z důvodu nadlimitních emisí, odstěhováním lidí do náhradního ubytování. Nový plán by měl tento stav prokazatelně zlepšit nikoliv zhoršit.
27. Ve studii není plánovaná další zástavba v Bosonohách a vybudování bloků kanceláří mezi dálnicí a II/602 což bude mít také dopad na intenzitu dopravy jak po obchvatu, tak i přívodních cestách do Bosonoh.
28. Ve studii se též nezapočítává hlučnost, kterou bude způsobovat tramvaj, která bude přivedena do Bosonoh.

Vyhodnocení připomínek 1) a 2)

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta D.6 byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim.

Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Ministerstvo vnitra se dopisem ze dne 13. ledna 2020 vyjádřilo k podání nazvaném „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, srpen 2019, Ing. Kalčík v tom smyslu, že nelze přijmout závěry prezentované v předmětném dokumentu. V dopise MV dále uvedlo cit.: „*Nový úsek dálnice je třeba vždy připravovat podle platných technických norem. Každá nová dálniční křižovatka musí být nejen mimoúrovňová, ale také vybavená příslušně dlouhými připojovacími a odbočovacími pruhy. Mezikřižovatkový úsek (vzdálenost mezi sousedícími křižovatkami) se na dálnici měří od konce připojovacího pruhu k začátku pruhu odbočovacího. Pro snížení předepsané minimální vzájemné vzdálenosti dálničních křižovatek je nezbytná blízkost většího sídelního útvaru (obce nad 30 tisíc obyvatel) nebo rozsáhlé průmyslové aglomerace (průmyslové zóny generující více než 10 tisíc vozidel za den). Vzhledem k tomu, že blízká Kuřim má pouze 11 000 obyvatel a neprokázalo se, že by průmyslová zóna u Kuřimi generovala více než 10 tisíc vozidel za den, není důvod předepsaný parametr určující minimální možnou vzdálenost dálničních křižovatek měnit. S ohledem na fakt, že křižovatky jsou umístěny u Kuřimi, nelze ani tvrdit, že se jedná o dopravní napojení města Brna a brněnské aglomerace jako celku (viz str. 11 Optimalizace).*
S ohledem na velikost Kuřimi by měla postačovat v její blízkosti na nové dálnici jedna křižovatka. Pokud je z jiných důvodů potřebné realizovat u Kuřimi dvě křižovatky, pak musí splňovat podmínky technických norem. Rozhodně je třeba odmítnout dedukci prezentovanou na str. 17 Optimalizace o tom, že při šířkovém uspořádání 3+3 pruhy v mezikřižovatkovém úseku jsou blízké křižovatky u Kuřimi reálně integrovány s nadstandardně kvalitním vnitro-křižovatkovým propojením. Aby byly dvě dálniční křižovatky integrovány v jednu, musela by mít tato jedna útvarová křižovatka v každém směru jízdy vždy jen jedno odpojení a jedno připojení na hlavní trasu.“

Není pravdou tvrzení podatele, že varianta D43 přes Bystrc byla v rozsudku NSS „zrušena“ s odůvodněním, že nemá předpoklady pro výstavbu z důvodů překročených hygienických limitů.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) zabýval. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci

schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z podání není zřejmé v čem spatřuje podatel návrh silniční varianty v rozporu s platným zákonem a s kterým?

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 cit.: „…*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vliv jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

K údajnému matení veřejnosti názvem MÚK Troubsko lze snad jen dodat, že tento název je používán po celou dobu přípravy silnice 43. Umístění MÚK je zřejmé z výkresové části a rovněž z výčtu dotčených katastrálních území v textové části Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3)

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*
V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 4) Je vyjádřením názoru podatele. ZÚR navrhují plochy a koridory pro záměry. Realizace záměru je věcí investora. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 5), 6) a 7) V souladu se stavebním zákonem se k územně plánovací dokumentaci nezpracovává ekonomická studie. K hlukové studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 8) K územní studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 9) a 10) K povinnosti respektovat známý stav zátěže v území viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 11) Na vědomí. Není úkolem pro územní plánování. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 12) a 13) Obchvat Bosonoh není předmětem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Je vymezen v ZÚR JMK 2016 a zůstává beze změn. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 14), 15) a 16) Viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2) a 5). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 17), 18), 19) a 20) K hlukové studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 21) a 22) Varianty byly posouzeny a prověřeny Územní studií viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 23) a 24) K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant vlivy na

podzemní vody zabýval. K odvedení vod z komunikace uvádíme, že ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů a neřeší konkrétní stavbu. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 25) Požadavek na řešení cyklotras je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru „43“ na území tak, aby jeho dopad byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 26) K povinnosti respektovat známý stav zátěže v území viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 27) a 28) K Územní studii viz. vyhodnocení připomínek 1) a 2). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

37. [redacted]

Poř. číslo	**V 37**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160162/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Připomínky č.1–41:

1. Požadujeme, aby bylo provedeno variantní posouzení zkapacitnění D1 v úseku Kývalka, Holubice provedeno v AZUR i pomocí zachování stávající dálnice D1 a vybudování Velkého jižního obchvatu navazujícího na Kalčíkovu variantu D43 jsoucí Boskovickou (Od Rosic kolem Hrušovan a Židlochovic, Újezdu u Brna, Slavkova a Rousínova). Tento velký jižní obchvat by snížil přetížení dálnice D1 a snížil zatížení na Brně jih ulevil i dopravně přetížené části dálnice D1
2. Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.
3. Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice D1, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa Dl vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.
4. Z uvedeného hlediska v připomínce 1 je naprosto nepřijatelné umisťovat na územní MČ Bosonohy MÚK dálnice D1 a komunikace 43, neb vzhledem k závaznosti norem ČSN je vzdálenost existující MÚK Brno-západ od nově navrhované MÚK Bosonohy/Troubsko tak hluboce podlimitní, že neexistuje jiná technická možnost než kolektorové pásy.

5. Požadujeme do AZÚR zapracovat komunikaci 43 v Optimalizované trase dle projektu Ing. Kalčíka (doplněného a rozšířeného v 06/2019) a v součinnosti i zpracovat velký jižní okruh.
6. Ke snížení negativních vlivů z dálnice Dl musí být navržena v AZÚR taková územně plánovací opatření, která zajistí odvedení co největší části dálkové tranzitní dopravy z dálnice D1 na jiné komunikace (velký jižní okruh)
7. Ve smyslu výše uvedené připomínky je nepřípustné, aby doprava pro směr Praha — Vídeň byla vedena přes Brno a měla negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy. V ZÚR JMK je proto nutné přehodnotit jak zavlékání dálkové dopravy do brněnské aglomerace po D52 a zrušit jak záměry D52-JT Rajhrad — Brno-Chrlice II a D52 Mikulov — Pohořelice a naopak v AZÚR je nutno snížit dnešní nevýhodnost trasy (Vídeň -) Znojmo — Jihlava — (s návazností na směry Praha / Kolín / Pardubice / Hradec Králové / Liberec), tedy řádně v AZÚR JMK vymezit kapacitní obchvat Znojma jako součást naplnění úkolu ze závazné Politiky územního rozvoje ČR, tj. povinnosti dopadající i na Jihomoravský kraj, vymezit kapacitní silnici S8. Toto povede k i odvedení části tranzitní dopravy ze směru komunikace 43, neb je nesmyslné vést dálkovou tranzitní dopravy Vídeň — Štětín (Polsko) přes brněnskou aglomeraci, včetně MČ Brno-Bosonohy) a vynucovat si v situaci, kdy existují jiná řešení, zde trasování komunikace 43 a umisťování MÚK Brno-Bosonohy / Troubsko.
8. V AZÚR je nutné korigovat naprosto prioritní záměr pro MČ Bosonohy, tj. obchvat Bosonoh, a to tak, že koridor bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí Dl a odvětvení obchvatu z existující 11/602 a jeho zpětné napojení na 11/602 bude upraveno tak, aby bylo trasováno, co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy.
9. tedy umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.
10. Požadujeme zachování silničního spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy — Nová v obci Troubsko. Je to pro MČ Bosonohy zásadní i ze společenského hlediska, neb pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.
11. Požadujeme plné zatubusování Dl a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby Bosonoh i proto, aby zde byla odstraněna bariéra v terénu, která zde vznikla chybně navrženým protnutím historicky prakticky srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko.
12. Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi, které bylo zrušeno výstavbou Dl, avšak jen pro pěší a cyklisty. Tedy požadujeme změnu oproti ZÚR JMK.
13. Požadujeme zrušení krajské silnice II/602 přes MČ Bosonohy s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 požadujeme v AZÚR převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro vitro-areálovou dopravu v MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší, tedy nelze dále řešení této situace oddalovat a nadlimitně zatěžovat obyvatele MČ Bosonoh, včetně dětí ve škole a v mateřské škole. Takto vyloučená doprava nesmí zatěžovat okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.
14. Nesouhlasí s trasováním VRT podél dálnice Dl, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR.
15. Požadujeme, aby byla posouzena i varianta trasování VRT dle projektu Ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice Dl a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na MČ Brna, tj. Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.

16. Požadujeme, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, tedy nadmístní záměry. je povinností ZÚR toto vymezovat, a proto požadujeme toto napravit v AZÚR s tím, že budou vymezeny takovéto regionální cyklotrasy přes MČ Bosonohy ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky. Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby Dl a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice, Troubsko.
17. Požadujeme prověřit západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích.
18. Žádáme, aby komunikace 43 byla realizovaná mimo katastr MČ Bosonohy a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Požadujeme trasování 43 jako plnohodnotný západní obchvat celé brněnské aglomerace dle Optimalizované varianty Ing. Kalčíka (viz doplněný projekt 06/2019, který již byla na krajský úřad předán)
19. Poukazujeme na to, že výstavnou „43" v oblasti MČ Bosonohy by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod.
20. Vzhledem k povinnosti orgánů územního plánování se zabývat i ekonomickou stránkou územního plánování (viz ustanovení S 19 stavebního zákona v části „Úkoly územního plánování", odst. 1 písm. j), která stanovuje ***„prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území"***) požadujeme do AZÚR doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43", tedy jak varianty bystrcké/německé, tak varianty Optimalizované (dle projektu Ing. Kalčíka 06/2019, a to včetně zde uvedené ekono-varianty), tak variant navrhovaných dle Územní studie pro AZÚR (2018, doplněk 02/2019).
21. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, jasně v AZÚR doložit propojení Mé Bystrc a Bosonohy.
22. Pokud bude pořizovatel AZÚR j nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak dopravním modelem požadujeme doložit intenzity dopravy, a to včetně dopravy přes MČ Kohoutovice a dopravy z komunikace „43" přiváděné do Bosonoh.
23. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak v AZÚR požadujeme srozumitelně a jednoznačně doložit typ dopravního řešení pro MÚK Bosonohy/Troubsko.
24. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).
25. Vyhodnocení hodnocení variant v návrhu Aktualizace požadujeme zcela přepracovat, neboť je založeno nejen na nesprávné volbě kritérií, ale i na naprosto absurdním hodnocení. Je naprosto nepředstavitelné, že by bylo možné, aby hodnocení pro tranzitní dopravu zavlečenou do druhého největšího města republiky mohlo být vyhodnoceno jako varianta s nejmenším negativním dopadem. Jediným přípustným návrhem pro Aktualizaci ZÚR může být jen plnohodnotný obchvat celému města Brna.
26. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.
27. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.
28. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně hlukových zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné. Nová komunikace by musela splňovat zákonné limity bez korekce na starou hlukovou zátěž, což je naprosto nerealistické, neb již dnes v některých

částech Bosonoh dle vyjádření Krajské hygienické stanice JMK hlučnost bez korekce na starou hlukovou zátěž přesahuje až o 13 dB.

29. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici Dl na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.
30. V procesu Aktualizace ZÚR JMK posoudit celkovou dopravní koncepci kraje s koncentrací dopravy do Brněnské aglomerace a porovnat ji s koncepcí s odvedením dopravy z Brněnské aglomerace. Specificky se také zaměřit na nákladní dopravu a intenzitám této dopravy dát adekvátně větší váhu než dopravě osobní (tj. vycházet z reality, že jedno nákladní vozidlo má mnohonásobně větší negativní vlivy z hlediska hlučnosti i znečistění ovzduší než vozidlo osobní). Toto doposud nebylo provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.
31. Požadujeme maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou. Návrh AZÚR tranzitní dopravu do Brna zavléká a prosazuje zásadně chybné řešení oblasti druhého největšího města ČR bez možnosti z něj vyvést jediné tranzitní vozidlo. Pokračuje tak chybný postup ze ZÚR, a to musí být v AZÚR napraveno.
32. Požadujeme stanovit taková opatření, která ochrání sídla podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2). Toto doposud nebylo provedeno. Nestanovení těchto opatření má zásadní negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy, neb oblasti Bosonohy/Troubsko se v koncepcích prosazovaných v ZÚR a AZÚR koncentruje cca 100 tis vozidel, z toho naprostou většinu tvoří doprava tranzitní.
33. Vzhledem k zjištěným vadám dopravního modelu použitého v souvislosti s přípravou variant pro ZÚR JMK napravit zjištěné chybné intenzity dopravy na hraničních přechodech Mikulov a Břeclav a požadujeme zpracovat nový plnohodnotný dopravní model pro celou síť páteřních silnic (dopravní koncepci), obsaženou v ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Chybné řešení na hranicích ČR vyvolává zásadní chyby v oblasti jádra kraje, tedy i v oblasti Bosonohy/Troubsko.
34. Požadujeme prověřit a přehodnotit trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Toto doposud nebylo provedeno a řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko.
35. V ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA. Z tohoto důvodu je musí být úsek řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
36. Požadujeme přepracovat dopravní hodnocení, konkrétně schází hierarchické hledisko a uvážení, do jaké míry vedou jednotlivé varianty k nápravě v těch urbanizovaných oblastech, ve kterých již v minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečištění ovzduší nebo kde takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování by mohlo hrozit. Toto doposud nebylo provedeno.
37. Požadujeme doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Lipůvka a prosadit takovou variantu, která by jmenované obce co nejméně zatěžovala. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

38. Požadujeme doplnit hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malé Lhoty pro variantu „Optimalizovanou" a pro variantu „německou". Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
39. Požadujeme doložit nápravu protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to i specificky pro oblast Bosonohy/Troubsko. Toto doposud nebylo provedeno.
40. Požadujeme doložit, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů. Toto doposud nebylo provedeno.
41. Požadujeme v procesu Aktualizace ZÚR JMK pracovat pouze s takovými variantami, které nezavlékají tranzitní dopravu do Brna a jejich výběr přesvědčivě zdůvodnit (např. jižní vs. severní obchvat Kuřimi). Toto doposud nebylo provedeno.

Závěr:
Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován.

Vyhodnocení připomínek 1), 2), 3), 6), 7), 8), 9), 11), 13), 14)

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz. stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016. Velký jižní obchvat (JVO) byl prověřen v Územní studii, která nepotvrdila reálnost a potřebnost sledování stopy VJO v návrhu koncepce dopravy v území. Propojení vykazuje velmi malou dopravní účinnost a nemá výrazné pozitivní účinky.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4)

Na vědomí. Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje pro D43 nebo I/43 koridor nikoli vlastní záměr stavby. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán řešení akceptuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 5) a 18)

Optimalizovaná varianta a Velký jižní obchvat byly jako jedny z variant hodnoceny v rámci Územní studie. Dále nebyly sledovány a nejsou tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 10) a 12)

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 15)

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno". SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka"). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK

zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 16)

Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17)

ZÚR vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu. Případný obchvat je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 19)

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant vlivy na podzemní vody zabýval.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 20)

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 21)

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 22)

Modelování dopravy bylo zpracováno k Územní studii. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není povinnost zpracovávat modelování dopravy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 23)

Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 24) a 25)

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 26)

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 27), 28) a 29)

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 30)

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 31)

K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 24). Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy“ zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 32)

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 33)

Dopravní modelování není primárně o určování „množství“ dopravy, ale o prověřování alternativních návrhů, kdy s využitím simulačních technik může projektant porovnat dopady jednotlivých variant návrhu na okolní prostředí, simulaci dopravních toků na síti nebo k testování nových návrhů v situacích, kdy je nutno ověřit správnost nebo opodstatněnost daného návrhu. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 34) a 35)

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 36)

Obsah územně plánovací dokumentace je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou.
K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Jednotlivé záměry byly odůvodněny viz. text Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 27.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 37) a 38)

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani

vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA).

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 39) a 40)

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 41)

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz. textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

38. Spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně Bosonohách, z.s./26660407

Poř. číslo	**V 38**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160162/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně Bosonohách, z.s./26660407			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Martina Doláková, místopředseda spolku			
		Adresa / sídlo		Pražská 29, 642 00 Brno			

Připomínky

Připomínky ke Aktualizaci ZUR Jmk:

1. Požadujeme, aby bylo provedeno variantní posouzení zkapacitnění D1 v úseku Holubice provedeno v AZUR i pomocí zachování stávající dálnice D1 a vybudování Velkého jižního obchvatu navazujícího na Kalčíkovu variantu D43 jsoucí Boskovickou (Od Rosic, kolem Hrušovan a Židlochovic, Újezdu u Brna, Slavkova a Rousínova). Tento velký jižní obchvat by snížil přetížení dálnice D1 a snížil zatížení na Brně jih ulevil i dopravně přetížené části dálnice D1
2. Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.
3. Požaduji, aby před jakýmkoliv dalším plánováním dopravních staveb v Brně Bosonohách, byly prioritně zabezpečeny podmínky k životu platné v celé ČR zákonným limitem hluku a prachu a nemuselo se přistupovat k udělování výjimek a vytváření nezákonně navýšených limitů pro tuto oblast.
4. Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice D1, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa D1 vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.
5. Z uvedeného hlediska v připomínce 2 je naprosto nepřijatelné umisťovat na územní MČ Bosonohy MÚK dálnice D1 a komunikace 43, neb vzhledem k závaznosti norem ČSN je vzdálenost existující MÚK Brno-západ od nově navrhované MÚK Bosonohy/Troubsko tak hluboce podlimitní, že neexistuje jiná technická možnost než kolektorové pásy.
6. Požadujeme do AZÚR zapracovat komunikaci 43 v Optimalizované trase dle projektu Ing. Kalčíka (doplněného a rozšířeného v 06/2019) a v součinnosti i zpracovat velký jižní okruh.
7. Ke snížení negativních vlivů z dálnice D1 musí být navržena v AZÚR taková územně plánovací opatření, která zajistí odvedení co největší části dálkové tranzitní dopravy z dálnice D1 na jiné komunikace (velký jižní okruh)
8. Ve smyslu výše uvedené připomínky je nepřípustné, aby doprava pro směr Praha —Vídeň byla vedena přes Brno a měla negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy. V ZÚR JMK je proto nutné přehodnotit jak zavlékání dálkové dopravy do brněnské aglomerace po D52 a zrušit jak záměry D52-JT Rajhrad — Brno-Chrlice II a D52 Mikulov — Pohořelice a naopak v AZÚR je nutno snížit dnešní nevýhodnost trasy (Vídeň -) Znojmo — Jihlava — (s návazností na směry Praha / Kolín / Pardubice / Hradec Králové / Liberec), tedy řádně v AZÚR JMK vymezit kapacitní obchvat Znojma jako součást naplnění úkolu ze závazné Politiky územního rozvoje ČR, tj. povinnosti dopadající i na Jihomoravský kraj, vymezit kapacitní silnici S8. Toto povede k

i odvedení části tranzitní dopravy ze směru komunikace 43, neb je nesmyslné vést dálkovou tranzitní dopravy Vídeň — Štětín (Polsko) přes brněnskou aglomeraci, včetně MČ Brno-Bosonohy) a vynucovat si v situaci, kdy existují jiná řešení, zde trasování komunikace 43 a umisťování MÚK Brno-Bosonohy / Troubsko.

9. Požadujeme, aby před AZÚR bylo ověřeno a doloženo, že nebudou překročeny hygienické limity hlučnosti. Požadujeme, aby bylo doloženo, že je tato varianta realizovatelná, tj. max. hlučnost nepřesahovala limit snížený o koeficient navýšení hlučnosti ve smyslu §77 odst. 5 zákona 258/2000Sb definovaný v nv. 272/2011SB v §20 odst. Toto hodnocení nebylo nikdy uděláno.
10. V dopravním modelování se neřešila celková zátěž (v hlukovém programu chyběla i VRTka) ... tj. souběh vícero zdrojů (D1, D43, VRT, obchvat) ale i rychlá tramvaj do Bosonoh či připravovaná výstavba cca 500 + 5,5 tis. obyvatel i chystané kancelářské bloky. Žádáme, aby vyhodnocení bylo provedeno i s těmito stavbami.
11. V AZÚR je nutné korigovat naprosto prioritní záměr pro MČ Bosonohy, tj. obchvat Bosonoh, a to tak, že koridor bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí D1 a odvětvení obchvatu z existující II/602 a jeho zpětné napojení na II/602 bude upraveno tak, aby bylo trasováno, co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy.
12. Požadujeme zachování silničního spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy — Nová v obci Troubsko. Je to pro MČ Bosonohy zásadní i ze společenského hlediska, neb pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.
13. Požadujeme plné zatubusování D1 a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby Bosonoh i proto, aby zde byla odstraněna bariéra v terénu, která zde vznikla chybně navrženým protnutím historicky prakticky kulturně srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko. Považuje zachování komunikace Bosonohy Troubsko v současné trase, neb tuto komunikaci využívají hlavně starší lidé chodící do kostela a na hřbitov. Jakékoliv prodloužení této trasy by znamenalo velikou bariéru pro tyto občany.
14. Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi, které bylo zrušeno výstavbou D1, avšak jen pro pěší a cyklisty. Tedy požadujeme změnu oproti ZÚR JMK.
15. Požadujeme co nejrychlejší zrušení krajské silnice II/602 přes MČ Bosonohy s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 požadujeme v AZŰR převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro vitro-areálovou dopravu v MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší, tedy nelze dále řešení této situace oddalovat a nadlimitně zatěžovat obyvatele MČ Bosonoh, včetně dětí ve škole a v mateřské škole. Takto vyloučená doprava nesmí zatěžovat okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.
16. Nesouhlasí s trasováním VRT podél dálnice D1, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR.
17. **Požadujeme, aby byla posouzena i varianta trasování VRT dle projektu Ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice D1 a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na IVIČ Brna, tj. Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.**
18. Požadujeme, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, tedy nadmístní záměry. Požadujeme, že budou vymezeny takovéto regionální cyklotrasy přes MČ Bosonohy ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky, Ostopovice, Troubsko. Důležité bude zachovat komunikaci pro cyklisty na přehradu bez přejezdů komunikací i vysokých nájezdů

a sjezdů. Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

19. Žádáme, aby komunikace 43 byla realizovaná mimo katastr MČ Bosonohy a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Požadujeme trasování 43 jako plnohodnotný západní obchvat celé brněnské aglomerace dle Optimalizované varianty Ing. Kalčíka (viz doplněný projekt 06/2019, který již byla na krajský úřad předán)
20. Poukazujeme na to, že výstavnou „43" v oblasti MČ Bosonohy by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod.
21. Požadujeme, aby likvidace podzemních vod z jakékoliv nové komunikace nebyla napojena na kanalizaci dešťové kanalizace v Bosonohách.
22. Požadujeme umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od Bosonoh a takovými protihlukovými opatřeními, tak aby intenzita hluku společně s hlukem od D1 a případně VRT byla vždy pod limitem 58/48 dB (limit snížen o koeficient navýšení) Nesmí dojít k přenesení nadlimitní zátěže z Pražské na obchvat.
23. Vzhledem k povinnosti orgánů územního plánování se zabývat i ekonomickou stránkou územního plánování. Ta stanovuje ***„prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území"***) požadujeme do AZÚR doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43", tedy jak varianty bystrcké/německé, tak varianty Optimalizované (dle projektu Ing. Kalčíka 06/2019, a to včetně zde uvedené ekono-varianty), tak výstavbu velkého obchvatu i vyčíslení ceny rozšíření dálnice včetně protihlukových a protiemisních opatření.
24. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, jasně v AZÚR doložit propojení MČ Bystrc a Bosonohy
25. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.
26. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).
27. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.
28. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.
29. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování a zabetonování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.
30. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak v AZÚR požadujeme srozumitelně a jednoznačně doložit typ dopravního řešení pro MÚK Bosonohy/Troubsko.
31. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).
32. Při hledání řešení odpovídajícímu výše uvedeným požadavkům musí být objektivně posouzeny (a to ze všech relevantních hledisek jako je hledisko dopravní, ekonomické,

environmentální) existující návrhy dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj, včetně koncepce označené v odůvodnění návrhu ZÚR JMK jako „Koncepční scénář B — „Rozvojový — studie Strnad". Nebrat a neřešit tento koncepční scénář z nesmyslně zpracovanou studií -'MK.

33. Vyhodnocení hodnocení variant v návrhu Aktualizace požadujeme zcela přepracovat, neboť je založeno nejen na nesprávné volbě kritérií, ale i na naprosto absurdním hodnocení. Je vyloučeno, aby menší dopady na zdraví měl průtah městem oproti vyloučení tranzitní dopravy po obchvatu.
34. Požadujeme v AZUR nezatěžovat páteřní komunikace (D43) místní dopravou, to by mělo velmi nežádoucí dopady na míchání dopravy a značně by přetěžovalo komunikaci nadmístního významu a snižovalo by to rychlost na této komunikaci. Požadujeme důsledné oddělení místní dopravy v Brně (vnitřní okruh Brna) od tranzitní dopravy který jde mimo Brno (vnější okruh). Spojením vnitřní dopravy v Brně s tranzitní dopravou nikdo nic nezíská, ani Brno, neb zbytečně zatíží obyvatelstvo, které bude muset na své vlastní náklady řešit ochranu životního prostředí. Požadujeme, aby Brno si vlastní komunikace platilo ze svého a na tyto komunikace nezatahovala tranzit a tranzitní komunikace napojené na TEN-T řešil stát, a to vybudování obchvatu Brna z peněz státu. Společné řešení je nesmyslné a na tomto projektu ztratí všichni — viz Hitlerova dálnice jdoucí Bystrcí.
35. Požadujeme stanovit taková opatření, která ochrání sídla podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2). Toto doposud nebylo provedeno. Nestanovení těchto opatření má zásadní negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy, neb oblasti Bosonohy/Troubsko se v koncepcích prosazovaných v ZÚR a AZÚR koncentruje cca 100 tis vozidel, z toho naprostou většinu tvoří doprava tranzitní,
36. Požadujeme maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou. Návrh AZÚR tranzitní dopravu do Brna zavléká a prosazuje zásadně chybné řešení oblasti druhého největšího města ČR bez možnosti z něj vyvést jediné tranzitní vozidlo. Pokračuje tak chybný postup ze ZÚR, a to musí být v AZÚR napraveno
37. Požadujeme prověřit a přehodnotit trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Toto doposud nebylo provedeno a řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko.
38. V ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA. Z tohoto důvodu je musí být úsek řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
39. Požadujeme doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Lipůvka a prosadit takovou variantu, která by jmenované obce co nejméně zatěžovala. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.
40. Požadujeme doložit realizovatelnost plánované dálniční komunikace jak pro Kalčíkovu variantu s velkým jižním okruhem, tak i bez něj, a Hitlerovu variantu přes Bystrc. To doposud nikdo neudělal.
41. Požadujeme v procesu aktualizace ZUR a JmK pracovat pouze s takovými variantami, které nezavlékají tranzit do Brna či Kuřimi a jejich výběr přesvědčivě zdůvodnit včetně posouzení statistického.

Na základě výše uvedených připomínek je naše Sdružení přesvědčeno, že AZÚR dělali nekompetentní či silně pojatí úředníci, které chtějí dosáhnout pro ně nejlepšího hodnocení, avšak neřeší dopady na obyvatele JMK. AZUR by se tedy měla zcela předělat.

Vyhodnocení připomínek 1), 2), 4), 7), 8), 11), 13), 15), 16), 22)

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz. stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016. Velký jižní obchvat (JVO) byl prověřen v Územní studii, která nepotvrdila reálnost a potřebnost sledování stopy VJO v návrhu koncepce dopravy v území. Propojení vykazuje velmi malou dopravní účinnost a nemá výrazné pozitivní účinky.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3) a 9)

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5)

Na vědomí. Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje pro D43 nebo I/43 koridor nikoli vlastní záměr stavby. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán řešení akceptuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 6) a 19)

Optimalizovaná varianta a Velký jižní obchvat byly jako jedny z variant hodnoceny v rámci Územní studie. Dále nebyly sledovány a nejsou tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 10)

Dopravní modelování je o prověřování alternativních návrhů, kdy s využitím simulačních technik může projektant porovnat dopady jednotlivých variant návrhu na okolní prostředí, simulaci dopravních toků na síti nebo k testování nových návrhů v situacích, kdy je nutno ověřit správnost nebo opodstatněnost daného návrhu. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

Pro modelování byl použit dopravní model JMK udržovaný společností HBH Projekt, který se standardně používá při plánování a projektové přípravě dopravních staveb na území Jihomoravského kraje, a to včetně Ministerstva dopravy a ŘSD. Tím je dlouhodobě potvrzována jeho relevantnost.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 12) a 14)

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 17)

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 18)

Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 20) a 21)

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant vlivy na podzemní vody zabýval. K odvedení vod z komunikace uvádíme, že ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů a neřeší konkrétní stavbu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 23)

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady

nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 24)

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby jeho dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 25), 27) a 29)

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé."*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 26), 31), 32), 33) a 34)

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice,

Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 28)

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 30)

Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 35)

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 36)

K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 26). Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy“ zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 37) a 38)

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 39) Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 40) Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce. Varianty „43“ včetně varianty Optimalizované a velký jižní obchvat byly prověřeny v Územní studii. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze závěrů Územní studie. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 41) V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz. textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

39. Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s./75053446

Poř. číslo	**V 39**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160169/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s./75053446			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Jana Pálková, předsedkyně spolku			
		Adresa / sídlo		Opálkova 758/16, 635 00 Brno Bystrc			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZUR JMK na udržitelný rozvoj území

Připomínky ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016–12/2018 - návrhu pro projednání, které jsme za náš spolek podali 13. 2. 2019, nebyly řádně vypořádány. Žádáme o nápravu.

1. Pořizovatel Aktualizace v návrhu Zprávy o pořizování omezuje rozsah činností při pořizování Aktualizace ZÚR odkazy na *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen US nadřazené sítě").* Takto nelze pořizování Aktualizace ZUR zúžit. Aktualizace ZUR je, technicky řečeno, změnou ZÚR. Je nutné, aby odůvodnění této změny ZÚR, tj. přechodu od ZÚR JMK vydaných v roce 2016 k novému znění ZÚR JMK ve znění Aktualizace č. I bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi ZUR JMK z roku 2016 a zněním ZUR po aktualizaci byla odůvodněna přímo v odůvodnění Aktualizace ZÚR. Pouze takto může být transparentně zachována logická kontinuita procesu územního plánování, tj. aby důsledně a ve všech existujících souvislostech byly v odůvodnění Aktualizace odůvodněny mj. všechny nově zařazované koridory dopravní sítě, měněné

koridory dopravní sítě, a to jak na úrovni návrhových koridorů, tak i každé jednotlivé územní rezervy.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 - Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"[redacted]z 90 9. 2019 (předáno KÚ JmK), Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

2. ÚS nadřazené sítě odkazuje jako na podklady na řadu autorizovaných studií předaných obcemi a spolky. Celá řada. těchto studií však nebyla nijak použita. Požadujeme, aby zpracovatel Aktualizace ZUR se těmito autorizovanými studiemi zabýval a pokud nesouhlasí s jejich obsahem a závěry, aby obsah a závěry těchto autorizovaných studií v odůvodnění Aktualizace ZUR explicitně vyvrátil.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Ignorování občany a obcemi předložených autorizovaných studií a jejich závěrů je nepřípustné a má za následek zmaření pořizování AZÚR. Žádáme neprodlenou nápravu, aby se zamezilo škodám velkého rozsahu, jako např. dopadu na Uzemní plán města Brna.

3. Požadujeme, aby ke Zprávě o uplatňování ZUR JMK byla připojena příloha se seznamem územně plánovací dokumentace, územních studií a významných oborových podkladů (jak tomu bylo i u Zadání ZÚR JMK v roce 2013) a aby zde byly uvedeny i všechny podkladové autorizované a další studie a dokumenty, které k procesu územního plánování předaly obce, spolky a občané kraje. Jediným podkladem pořizování Aktualizace ZÚR JMK nemůže být ÚS nadřazené sítě.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Ignorování občany a obcemi předložených autorizovaných studií a jejich závěrů je nepřípustné a má za následek zmaření pořizování AZÚR. Žádáme neprodlenou nápravu, aby se zamezilo škodám velkého rozsahu, jako např. dopadu na Uzemní plán města Brna.

4. Dopravní modelování v US nadřazené sítě bylo dle tvrzení v US nadřazené sítě spočteno bez omezujících faktorů, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti (viz str. A-9 ÚS nadřazené sítě). To je postup vhodný pouze v území, kde v území nejsou reálná omezení, ale je to přístup vedoucí ke zcela vadným výsledkům dopravního modelování v případech, kde omezení jsou podstatná, např. se jedná oreálně již existující komunikaci jako průtahové komunikace městem Kuřim (silnice 11/385 a11/386), průtah městskou částí Kníničky a částí Bystrc-Zámostí (silnice 111/3846) a průtah městskou částí Brno-Bosonohy (silnice 11/602). Na těchto komunikacích jsou různá významná omezení, takže je nelze považovat za komunikace bez „omezujících faktorů". Nerealistický postup bez reálně existujících omezujících faktorů není transparencí metodiky, ale zásadní chybou. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK musí být upraven.
Připomínka nebyla řádně vypořádána, „43" je součástí sítě TEN-T a podíl tranzitní dopravy na ní rapidně stoupne po propojení do Polska přes D35 a D11, což je ve vypořádání ignorováno.

5. Vzhledem k tomu, že dopravní modelování poskytuje zásadní údaj, intenzitu dopravy, tedy počet mobilních zdrojů znečištění za jednotku času, protože jak rozptylová studie, tak i hluková studie kriticky závisí na těchto údajích jako na vstupních parametrech, jsou jak hluková studie, tak i rozptylová studie zatíženy vážnými vadami a nelze z nich vyvozovat spolehlivé závěry pro posuzování nebo dokonce vylučování variant. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. „43" je součástí sítě TEN-T a podíl tranzitní dopravy na ní rapidně stoupne po propojení do Polska přes D35 a D11, což je ve vypořádání ignorováno.

6. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy z hlediska znečištění ovzduší a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Nebyl tedy z tohoto důvodu, i z řady dalších důvodů, spolehlivě zjištěn stávající ani predikovaný stav v území pro rok 2035 beze změn navrhovaných v Aktualizaci ZÚR a totéž díky problematickému dopravnímu modelování a dalším důvodům platí i pro predikce stavu území pro jednotlivé varianty, nebylo možné provést věrohodné porovnání variant oproti stavům, které jsou nazývaný „nulové" ani mezi variantami řešeními jako takovými. Nebylo tedy možné ani věrohodně některé varianty upřednostnit nebo jiné zavrhnout. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně a následně je nutné zpracovat novou rozptylovou studii, Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JN'ÍK musí být v tomto smyslu upraven.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

7. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy z hlediska hlučnosti, a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Ze stejných důvodů, jak je uvedeno výše pro hlukovou studii, je nutné zpracovat novou rozptylovou studii, Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK musí být v tomto smyslu upraven.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

8. Je nepochybné, že dle zásady předběžné opatrnosti nelze podceňovat intenzity dopravy problematickým dopravním modelováním. Je nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace — viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C. Tuto hodnotu intenzity dopravy je nutné brát za základ všech hodnocení, v hlukové studii i v rozptylové studii.
   Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

9. Vhledem k tomu, že podle 18 odst. 1 stavebního zákona je v územním plánování nutné vytvářet předpoklady pro výstavbu, a tedy je nutné zajistit i realizovatelnost vymezených koridorů dopravních staveb, pak posuzování SEA pro ZÚR nebo Aktualizaci ZÚR nesmí být méně rigorózní než pro následné územní řízení. Kdyby byl připuštěn opak, znamenalo by to,

že územní plánování věrohodně nevytváří podmínky pro výstavbu, tj. pro realizovatelnost staveb. Je tedy nevyhnutelné, aby v posuzování SEA byly aplikovány zákonné limity stejně jako při posuzování souladu umístění záměru a musí být vzata v úvahu situace v celé časové řadě let a musí být prokázáno, že překročení zákonných limitů ani nehrozí. Toto jednoznačně vyplývá za zákona č. 17/1992 Sb., který vychází z principu předběžné opatrnosti, což je princip plně souladný s principem povinnosti vycházet ve správním řízení ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Lze odkázat na rozsudek NSS, který na tuto zásadu odkazuje. Lze citovat z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 - 526, NSS v bodě [63] konstatoval, že *„Z bodů 2 a 3 [přílohy stavebního zákona] vyplývá, že pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů je třeba nejprve řádně zjistit skutkový stav (slovy zákona současný stav životního prostředí v řešeném území)" a „body 6 a 7 pak požadují zohlednění a zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení včetně popisu použité metodologie a návrh kompenzačních opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů. " bodě [64] NSS uvedl:* ***„Za použití základní zásady práva životního prostředí – zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) – je přitom potřeba vycházet z nejhorší možné varianty*** *a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá."* (zvýraznění doplněno). **Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuly budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní, Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.**

10. Volba časového horizontu – roku 2035 - pro dopravní modelování, pro hlukovou studii i pro rozptylovou studii je nepřípustnou libovůlí zpracovatele studie. Vzhledem k tomu, že v Návrhu tzv. 1. ZÚJR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2007 bylo vycházeno z predikcí na rok 2030, tj. na dobu za 23 let, a že v Návrhu tzv. 3. ZÚR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2012 bylo vycházeno z predikcí na rok 2035+, ti. na dobu za 23 let od projednávání zadání a 20 let od projednávání prvního návrhu, se jeví jako nesprávné, že pro Aktualizaci ZÚR, kde je Zpráva o uplatňování projednávána v roce 2019 a kdy se dle zveřejněného harmonogramu předpokládá schválení Aktualizace v roce 2020, je významným podceněním predikovaných intenzit dopravy jejich zpracování pouze na dobu roku 2035, tj. pouhých 15 let od očekávaného vydání Aktualizace ZÚR JMK. Dopravní modelování musí tedy být zpracováno znovu tak, aby bylo zvažováno (což je např. i dle. rezortních předpisů Ministerstva dopravy normou pro návrhy silniční infrastruktury a jejich posuzování) období vzdálené nejméně 20 let od očekávaného nabytí účinnosti Aktualizace ZÚR, tj. minimálně pro rok 2040. Na. ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat. [1]

[1] Právně závaznou, a to důvodu jejího explicitního uvedení v zákoně o pozemních komunikacích, je totiž norma ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic" (platná verze z l. 10. 201 8), kde se v kapitole 6 „Návrhové období" a specificky v bodě 6.2,1. Jednoznačně uvádí, že silnice se posuzují pro 20. rok po uvedení do provozu. Toto tedy vzhledem k právní závaznosti předmětné normy musí dopadat i na pořizování ZÚR a její Aktualizace. I podle hlavních zásad správního radu nelze pro jednu věc vést řízení ve dvou různých řízeních odlišně.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Žádáme nápravu.

11. Dopravní modelování, které je důležité pro posuzování vlivů bylo v ÚS nadřazené sítě provedeno nedostatečně a nelze na ně navazovat i z důvodu, že toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané tím, že jak komunikace D43, tak komunikace D1, D2, D55 a D52 jsou v ČR pojímány na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1.3 15/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro

rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU jako součásti transevropské sítě TEN-T a v ČR je toto vymezení zahrnuto do závazné Politiky územního rozvoje (PÚR) v platném znění z roku 2015. Tyto komunikace nejsou vymezovány samoúčelně, ale pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií a do sousedních států. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo plní jen velmi omezeně, tedy v predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné toto řádně zhodnotit, To se v dopravním modelování pro ÚS nadřazené sítě nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže tedy sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii. Na US nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Nelze ignorovat budoucí nabídku 43 pro evropskou dopravní síť. Její zařazení do „Globální sítě" nesnižuje její atraktivitu pro tranzitní dopravu, naopak 43 vytváří nabídku pro přímé propojení sever-jih Evropy. Žádáme nápravu.

12. Dopravní modelování bylo provedeno pouze v oblasti vymezené v aktualizované ploše posuzované v US nadřazené sítě. Tato plocha je ohraničena „obrysem", kde z hlediska dopravního modelování není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici studované oblasti. Toto je zásadním problémem, neboť územní plánování musí být založeno na spolehlivě zjištěných skutečnostech. To se zde nestalo, a tedy dopravní modelování je zatíženo vážnou vadou. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní <u>Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru.</u> Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

13. Odkazy v příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* na stavby mimo řešené území JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území JMK v ploše mimo řešené území. Na US nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. <u>Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru</u>. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

14. Odkazy v příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* na stavby mimo JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území mimo JMK. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. <u>Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru.</u> Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

15. V příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* zcela absentují informace o návaznosti na hranicích s Rakouskem a Slovenskem. Na ÚS nadřazené sítě a její

závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti, může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

16. Základní stav, v ÚS nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020*, není nulovým stavem, neboť je již spekulací o něčem, co v současnosti neexistuje. Pro posuzování v Aktualizaci je nutné vycházet z takového zdokumentovaného počátečního stavu (nulového stavu), který je prokazatelně ověřitelný. Tímto v první řadě musí být stav celostátního sčítání dopravy pro intenzity dopravy v roce 2016. Teprve na tento skutečný „nulový stav" je možné navazovat odvozené dopravní modely pro léta budoucí (pro stavby doposud neexistující a pro dobu, pro kterou není provedeno sčítání dopravy v celé oblasti JMK). Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána, Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

17. Jak lze ukázat v US nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020* je v rozporu s oficiálním sčítáním dopravy z roku 20.16. Např. pro sčítací úsek 6-6209 na D52 (MÚK s 39528 - MÚK s 416) bylo v roce 2016 zjištěno 5 941 vozidel těžké nákladní dopravy denně. Po korekci dle metodiky Ministerstva dopravy (dokument TP 225, červen 20] 8) se do roku 2020 predikovaná intenzita pro těžká vozidla ohodnocuje koeficientem nárůstu 1,06, tj. na intenzitu 6 297 vozidel denně. Model pro rok 2020 však počítá s intenzitou těžké nákladní dopravy pouze 5 800, tedy podhodnocuje intenzitu těžké nákladní dopravy o cca 500 vozidel, tj. správně predikovaná intenzita je o cca 9 % vyšší. Lze současně zdůraznit, že tyto nepřesnosti řádově deseti procent je nutné brát v úvahu při vyhodnocování rozdílů mezi jednotlivými variantami dopravní sítě a varianty, které se z hlediska intenzit dopravy a výsledků rozptylové a hlukové studie liší v tomto řádu nelze pokládat za prokazatelně odlišné, natož pak na tak malých rozdílech formálním způsobem vylučovat jednu variantu proti druhé. Dopravní modelování je vadné, neboť zde absentuje ohodnocení jeho vlastní nepřesnosti, tak i nesouladu s oficiálním sčítáním dopravy a jeho věrohodností. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JmK navazovat.
Připomínka nebyla řádně vypořádána, Pokud nebyly řádně zahrnuty budoucí intenzity dopravy včetně těžké nákladní dopravy na síti TEN-T, nemohou být výsledky relevantní. Pokud jsou ignorovány závažné skutečnosti může být výsledkem nerealizovatelnost záměru. Takto jsou zbytečně vynakládány vysoké finanční prostředky na špatné územní plánování v Jihomoravském kraji. Žádáme nápravu.

18. Výběr možných variant nadřazené sítě do sady těch, které byly skutečně posuzovány v ÚS nadřazené sítě, byl zjevně do značné míry subjektivní a je jej možno vnímat i „jako pokus, jak ovlivnit výsledek ÚS nadřazené sítě. Nelze vyloučit, že cílem mohlo být prosazení jižního obchvatu Kuřimi. Tato varianta obchvatu Kuřimi je totiž zahrnuta do 12 ze 14 tzv. „úplných[2]" posuzovaných variant nadřazené sítě. Naopak byly potlačeny varianty se severním obchvatem Kuřimi. Při pořizování aktualizace ZÚR je tedy nutné řádně vyhodnocovat varianty se severním obchvatem Kuřimi, neboť toto řešení na rozdíl od varianty jižního obchvatu je zásadním způsobem výhodné tím, že zatímco severní obchvat Kuřimi je veden tak, že není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí, je jižní obchvat v těsné blízkosti zcela nově vybudované obytné lokality na jihu Kuřimi (Díly za Sv. Jánem). Postup výběru variant do

posuzování není nijak přesvědčivě v US nadřazené sítě odůvodněn. Tento postup musí být napraven při pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

[2]Varianty S.9.3 a S 9.4 jsou označeny ve studii jen jako dílčí etapy finálního řešení.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – KuřimAnalýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"[redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

19. Z posuzování v US nadřazené sítě byla i přes opakovaná upozornění, písemná i verbální na oficiálních jednáních kraje, od obcí i spolků, vypuštěna poslední známá verze Optimalizované varianty D43, kterou kraj disponuje od roku 2016 a kde byla zahrnuta MUK severně od Kuřimi na úseku silnice 11/385 mezi Kuřimí a Čebínem. Těsně před dokončením US nadřazené sítě náměstek hejtmana Maleček reagoval na opakované stížnosti obcí a spolků a rozeslal dopis, který na prezentaci výsledků ÚS nadřazené sítě 10. 12. 2018 komentoval s tím, že to byli projektanti, kteří tímto dopisem jeho prostřednictvím odpovídali. Náměstek uvedl, že k zařazení varianty nedošlo, protože odporovala platným normám. V dopise náměstka hejtmana ze dne 19.11.2018, č.j. JMK 151 454/2018, bylo specificky uvedeno, a že variantu *„nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 736101"*. Již na prosincové prezentaci US nadřazené sítě bylo věcně doloženo, že projektanti odpovídající prostřednictvím dopisu náměstka hejtmana Malečka tedy 4jevně předložili náměstkovi hejtmana nesprávné odůvodnění, protože citovaná norma je obecnou normou, která je pro křižovatky dále specificky rozvíjena. normou ČSN 73 6102 nazvanou *„Projektování křižovatek na pozemních komunikacích"* a bylo zdůrazněno, že v úseku D43 tvořícím severní obchvat Kuřimi byla trasa D43 v předmětné variantě D43 v řešení „vyloučené varianty" zjevně nikoliv navržena v konfiguraci 2x2 pruhy, ale 2x3 pruhy. Současně na téže prezentaci US nadřazené sítě 10. 12. 2018 bylo poukázáno na to, že u předloženého řešení trasy D43 kromě verze 2x3 jízdní pruhy může při plném zachování trasy D43 beze změny pouhou drobnou úpravou tvaru ramp křižovatky u věznice v Kuřimi být docíleno vzdálenosti křižovatek 2 km. Rozpor s normami tedy nenastal a předmětná varianta byla vypuštěna z posuzování v US nadřazené sítě neoprávněně. Předmětná varianta musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZUR řádně posouzena.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D.I Kuřim – Analýza řešení REV 20.16 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"[redacted]z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

20. V návaznosti na předchozí námitku lze dodat, že na prezentaci výsledků v diskuzi k prezentaci ÚS nadřazené sítě dne IO. 12. 2018 byla veřejně prezentována i kopie aktuální a detailní projektové dokumentace pro dvě MÚK vzdálené pouhých cca 0.7 km na křižování dálnic D1 a D35, tedy kde pro tyto dvě křižovatky bylo postupováno stejně, jak je tomu v nesprávně vyloučené verzi D43. Předmětná verze Optimalizované varianty D43 musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZÚR řádně posouzena.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR m viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"[redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

21. Lze namítnout, že nelze vyloučit střet zájmů pro vedoucího zpracovatele ÚS nadřazené sítě, Ing. arch. Kynčla, který kromě funkce zpracovatele US nadřazené sítě je současně i projektantem zapojeným v zásadní roli do přípravy mega-projektu vybudování Obytného souboru Kuřim-Záhoří. Architektonická kancelář, kde je jedním ze dvou hlavních podílníků, objednala zpracování, zjevně jako subdodávku Oznámení EIA pro první fázi tohoto záměru[3]. V tomto případě se jedná o megazáměr, kdy jen první fáze toho záměru dle Oznámení EIA má zajistit bydlení cca 3460 obyvatel v celkem 1230 bytových jednotkách a rodinných domech, tedy se jedná o mnohamiliardovou investiční akci, kde je jistě nezanedbatelná zainteresovanost projektanta. V předmětném Oznámení EIA z prosince 2016 je předmětný záměr uveden formulací ***„V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 – Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi"***. Je tedy zjevné, že předmětný projekt jednoznačně předjímá realizaci jižního obchvatu Kuřimi a z tohoto hlediska bylo také v Oznámení EIA postupováno, a tedy bylo z úrovně projektu předjímáno, že nebude realizován severní obchvat Kuřimi. Na prezentaci Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK dne 29. l. 2019 padla z pléna otázka, zda Ing. arch. Kynčl oznámil v souvislosti s US nadřazené sítě střet zájmů. Náměstek hejtmana Maleček veřejně uvedl, že o takovém oznámení střetu neví. Je nepochybné, že pokud US nadřazené sítě byla zpracována se silnou preferencí ve výběru variant pro jižní obchvat Kuřimi a pokud ÚS nadřazené sítě uzavírá třemi variantami pro posouzení v Aktualizaci ZÚR JMK, kde ve všech z nich je invariantně jižní obchvat Kuřimi a kdy v době pořizování ÚS nadřazené sítě došlo ke skandálu, kdy nejaktuálnější varianta Optimalizované trasy D43 byla neoprávněně vyloučena z posuzovaných variant a dopis takto činící byl náměstkem hejtmana veřejně prezentován 10.12.2018 jako odpověď projektantů jeho prostřednictvím, pak je nepochybné, že takto podivně zpracovaná US nadřazené sítě nemůže být akceptována jako důvěryhodný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR a vyloučení variant a že celý proces posuzování variant musí být proveden přímo v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a zde plně posouzen z hlediska SEA a HIA a plně odůvodněn v Odůvodnění opatření obecné povahy — Aktualizace ZÚR.
[3]Viz str. 3 Oznámení EIA — dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA J.HM1353

Tato připomínka nebyla vypořádána. Žádáme její řádné vypořádání.

22. V popisu metodiky hodnocení variant v kap. C.2.1.1 ÚS nadřazené sítě je uvedeno: *„Výběrem variant s nejlepší dopravní účinností tak lze reálně ovlivňovat toky dopravy. V případě opačného přístupu bude doprava tím elementem, kterému se bude rozvoj, a tedy i územní plánování podřizovat."*. Je nepochybné, že doprava má maximálně sloužit a minimálně negativně zatěžovat obytné oblasti. Faktem však je, že US nadřazené sítě, a to jak v dopravním hodnocení, tak i v celkovém hodnocení, postupuje zcela v rozporu s tímto cílem a dosažení maximální intenzity na komunikaci podřizuje výběr variant. US nadřazené sítě tak zásadním způsobem chybuje, neboť nepostupuje ani tak, aby tranzitní doprava (a to včetně dopravy dálkové těžké nákladní) byla řešena standardními postupy, tj. vyvedením na obchvat zcela mimo urbanizované území. Toto je zásadní vadou a studie tedy nemůže být použita jako smysluplný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Nebylo řádně vypořádáno viz akustický posudek č. P46-19 z 1.3. 10. 2019 Ing. Karel Šnajdr - (posudek KÚ JmK předán). Žádáme nápravu.

23. **To, že výsledné hodnocení metodikou použitou v US nadřazené sítě nedošlo k vymezení jakékoliv komunikace k odvedení tranzitní / nákladní dopravy z Brna a Brněnské aglomerace je jednoznačným průkazem totálního selhání metodických postupů aplikovaných v ÚS nadřazené sítě.** Na takto chybnou ÚS nadřazené sítě nelze navazovat a toto musí být napraveno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. „43" je součástí sítě TEN-T a podíl tranzitní dopravy na ní rapidně stoupne po propojení do Polska přes D35 a D11, což je ve vypořádání ignorováno.

24. Zavlečení tranzitní dopravy do oblasti kontaktu s regionálně významnou oblastí – Brněnskou přehradou, je zcela opominuto, Zavlečení cca 20 tis vozidel denně, z toho cca 4 tis, vozidel nákladní dopravy do tohoto prostoru je ukázkou naprosté necitlivosti projektantů k hodnotám sdíleným desítkami tisíc obyvatel. Je v tomto kontextu příznačné, že v části C ÚS nadřazené sítě není o tomto problému ani zmínka. Žádný věcný a logický argument přitom dopravní projektanty nenutí, aby bylo nutné zavlékat tak masívní množství nákladní tranzitní dopravy do této oblasti v situaci, kdy nebyly vyčerpány standardní projekční postupy pro projektování dopravních koridorů, a to standardní řešení s odvedením tranzitní dopravy mimo sídelní útvar, mimo jeho rekreační oblast a mimo jeho rozvojové oblasti. Jak je dobře známo, trasování obchvatu celé Brněnské aglomerace v její části severně od dálnice D1 je známo a od roku 2005, kdy kraj nechal zpracovat první studii firmou HBH Projekt spol. s r.o., byly vypracovány dokonce další, vylepšené návrhy koridoru pro tento obchvat (Ing. Kalčík, 2009, 2014, 2015, 2016). Není zde tedy nouze o realizovatelné standardní a smysluplné řešení a je tedy zcela absurdní, aby toto mohlo být ÚS nadřazené sítě zavrženo. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný, ÚS nadřazené sítě je zcela nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.
Připomínka není vypořádána. Žádáme její řádné vypořádání.

25. Úvahy v části C ÚS nadřazené sítě o tom, že koridor tzv. „Staré dálnice" může být v budoucnu přetížen, pokud zde nebude vybudována komunikace 43, jsou zcela absurdní. Tento koridor má jako vnitroareálová komunikace města Brna spojující Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy a napojená na Brno-Žebětín a Brno-Kohoutovice. Tato komunikace má, pokud zůstane tak je používána, nepochybně dostatečnou kapacitní rezervu na řadu desetiletí. Návrh použít tento koridor pro tranzitní dopravu je naopak tím řešením, který by zde vyvolal zásadní dopravní. A logistické problémy. Je to vidět i na doslova zoufalé snaze projektantů vyřešit problém, jak zajistit aspoň podobnou dopravní funkčnost této komunikace po přivedení tranzitní dopravy do tohoto koridoru. To, jak se postupně návrhy projektantů vyvíjejí od dálnice D43 s jednou MÚK v Bystrci k neuvěřitelné skrumáži jízdních pruhů a nyní nově i druhé MÚK v Bystrci, dokládají samy o sobě existenci zásadních problémů s nepřijatelnou koncepcí zásahu do města, které samo potřebuje své komunikace na svém území a nedává smysl, aby jeden zdůležitých koridorů uvnitř druhého největšího města republiky byl omezen ve své funkčnosti pro město a předán k užívání dálkové tranzitní dopravě. Toto je úplný funkční nesmysl, zejména v situaci, kdy standardní řešení pro tranzitní dopravu a její odvedení z celé Brněnské aglomerace je už cca 15 let dobře známo a prověřeno jako realizovatelné. Projektant před navrhováním absurdního řešení se zavlékáním cca 4 tis vozidel nákladní a tranzitní dopravy do městské části Bystrc a dalších městských částí měl vyloučit, že standardní řešení, tj. plnohodnotný obchvat celého Brna v jeho části severně od dálnice není realizovatelný. Toto ale projektant neudělal a ani udělat nemohl, protože standardní řešení — obchvat celého Brna existuje a je prokázáno jako realizovatelné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně

chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"[redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Inga Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

26. Argumentace projektanta „dopravní účinností" (kterou interpretuje prakticky jako intenzitu dopravy) ve prospěch zavlečení tranzitní dopravy do Bystrce a dalších městských částí Brna, s argumentací *„nechť po komunikaci jede co nejvíce vozidel bez ohledu, kudy tato komunikace vede"*, je zcela absurdní. Projektant měl zajistit odlehčení celého města Brna od tranzitní dopravy, a ne tuto dopravu s nesmyslnou argumentací o *„dopravní účinnost „přehazovat"* z jedné městské části do druhé. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný. ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JN,'TK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 20.16 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

27. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43/S43, a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko-Brno-Bosonohy – Brno – Bystrc – Brno-Kníničky Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Drásov Malhostovice Všechovice – Skalička – Malá Lhota – Lysice,
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZÚR viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 20.16 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" [redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.

28. Požadujeme plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D/S 43 jako CELEK od D1 po severní hranici JmK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci D/S 43 v tzv. „Optimalizované variantě D43", a to v celé její délce od dálnice D1 po MUK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi, všech obcí na trase a celého Brna.
Připomínka nebyla řádně vypořádána. Výsledky ÚS JMK nemohou být platným podkladem pro Aktualizaci ZUR – viz závěry „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim – Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN" - Ing. Jiří Kalčík, srpen 2019 (předáno KÚ JmK) a Posouzení dokumentu Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami

ČSN”[redacted] z 9. 9. 2019 (předáno KÚ JmK). Žádáme korektní zahrnutí Optimalizované varianty D43 do pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to v aktuální verzi (Ing. Kalčík 06/2019, kterou JmK již s plnou dokumentací obdržel.
Vyhodnocení připomínek V podání jsou připomínky, které spolek uplatnil při projednávání Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/20016–12/2018. KrÚ JMK připomínky ke Zprávě o uplatňování řádně vyhodnotil. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 a vyhodnocení připomínek byly dne 28.3.2019 předloženy Zastupitelstvu Jihomoravského kraje, které Zprávu o uplatňování schválilo. **Vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování zůstává v platnosti.** K vyhodnocení doplňujeme: Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Ministerstvo vnitra se dopisem ze dne 13. ledna 2020 vyjádřilo k podání nazvaném „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, srpen 2019, Ing. Kalčík v tom smyslu, že nelze přijmout závěry prezentované v předmětném dokumentu. V dopise MV dále uvedlo cit.: *„Nový úsek dálnice je třeba vždy připravovat podle platných technických norem. Každá nová dálniční křižovatka musí být nejen mimoúrovňová, ale také vybavená příslušně dlouhými připojovacími a odbočovacími pruhy. Mezikřižovatkový úsek (vzdálenost mezi sousedícími křižovatkami) se na dálnici měří od konce připojovacího pruhu k začátku pruhu odbočovacího. Pro snížení předepsané minimální vzájemné vzdálenosti dálničních křižovatek je nezbytná blízkost většího sídelního útvaru (obce nad 30 tisíc obyvatel) nebo rozsáhlé průmyslové aglomerace (průmyslové zóny generující více než 10 tisíc vozidel za den). Vzhledem k tomu, že blízká Kuřim má pouze 11 000 obyvatel a neprokázalo se, že by průmyslová zóna u Kuřimi generovala více než 10 tisíc vozidel za den, není důvod předepsaný parametr určující minimální možnou vzdálenost dálničních křižovatek měnit. S ohledem na fakt, že křižovatky jsou umístěny u Kuřimi, nelze ani tvrdit, že se jedná o dopravní napojení města Brna a brněnské aglomerace jako celku (viz str. 11 Optimalizace).* *S ohledem na velikost Kuřimi by měla postačovat v její blízkosti na nové dálnici jedna křižovatka. Pokud je z jiných důvodů potřebné realizovat u Kuřimi dvě křižovatky, pak musí splňovat podmínky technických norem. Rozhodně je třeba odmítnout dedukci prezentovanou na str. 17 Optimalizace o tom, že při šířkovém uspořádání 3+3 pruhy v mezikřižovatkovém úseku jsou blízké křižovatky u Kuřimi reálně integrovány s nadstandardně kvalitním vnitro-křižovatkovým propojením. Aby byly dvě dálniční křižovatky integrovány v jednu, musela by mít tato jedna útvarová křižovatka v každém směru jízdy vždy jen jedno odpojení a jedno připojení na hlavní trasu.“* **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

40. [redacted] (podpisy 3 občanů)

Poř. číslo	**V 40**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160191/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 3 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

My, níže podepsaní požadujeme:

1. Požadujeme přesnou specifikaci protihlukových a proti-imisních opatření při průchodu koridoru DS41 mezi obcemi Malhostovice a Drásov.
   Koridor DS41 je trasován desítky metrů od prvních domů obce Malhostovice. Je naprosto zřejmé, že tady dojde k překročení hygienických limitů pro hluk a imise. Je naprosto

nemyslitelné, aby koridor byl vymezen bez plánování konkrétních opatření zajišťujících splnění hygienických limitů. Je také nezbytné stanovit počáteční a koncový bod takového opatření, aby bylo možné posoudit, jestli tyto limity budou splněny pro všechny části obce. Tento úkol dle našeho názoru nelze přesunout na proces územního plánování obcí, které na projektování staveb podobného rozsahu nemají odpovídající kapacity.

2. Požadujeme předložení studii budoucího přímého propojení obcí Malhostovice a Drásov křižující koridor DS41, a to včetně zachování oddělené komunikace pro pěší a cyklisty, která v současné době mezi těmito obcemi existuje a je hojně využívána.
   Vzhledem k nespecifikované povaze opatření zaručujících splnění hygienických limitů pro hluk a imise v obcích není možné určit způsob křížení komunikace 379 s plánovanou komunikaci 43. Plánování musí být také provedeno se zřetelem na omezené prostorové možnosti, jelikož obytná zástavba se nachází pouhé desítky metrů od plánovaného koridoru DS41.
   Požadujeme, aby toto křížení bylo vyřešeno v rámci Aktualizace ZUR.
   Tento úkol dle našeho názoru nelze přesunout na proces územního plánování obcí, které na projektování staveb podobného rozsahu nemají odpovídající kapacity.
3. Požadujeme, aby v Aktualizaci ZUR byl řešen střet koridoru DS41 s Vírským a Březovským vodovodem. Vodovod i koridor DS41 procházejí mezi obcemi Malhostovice a Drásov prakticky ve stejné trase. Aktualizace ZUR tuto kolizi vůbec neřeší.
   Tato kolize, spolu se výše uvedenými připomínkami, vytváří nadměrně komplikovanou situaci, která nemůže být řešena na úrovni územního plánování jednotlivých obcí jednoduše proto, že území obcí přesahuje. Požadujeme jasné vyřešení tohoto střetu v rámci Aktualizace ZUR. Připomínáme, že Vírský a Březovský vodovod jsou strategickým vodním zdrojem pro aglomeraci brněnska.
4. Požadujeme, aby v rámci aktualizace ZUR byla řádně prověřena „Optimalizovaná varianta" dle Ing. Kalčíka, jejíž aktuální podobu pořizovatel Aktualizace ZUR prokazatelně vlastní. „Optimalizovaná varianta", na rozdíl od plánovaných koridorů DS40 a DS41, tvoří obchvat Brna a v žádném místě se nepřibližuje k obytné zástavbě do tak absurdní blízkosti, jako navrhovaná „německá" varianta. Předvýběr varianty mimo proces Aktualizace ZUR není možný a zakládá právní předpoklady zpochybnění tohoto procesu.
5. Požadujeme zavrhnutí *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen „územní studie")* jako podkladu použitelného pro jakoukoli fázi Aktualizace ZUR.
   Územní studie má celou řadu zásadních vad a dle odborných posudků je jak hluková, tak rozptylová studie nepoužitelná. Že hluková studie vede k naprosto vadným výsledkům pozná i laik z grafických příloh studie. V kapitole G odůvodnění Aktualizace ZUR krok 8. popisuje závěry územní studie. Hledisko vlivu nové komunikace 43 na životní prostředí (zatížení imisemi a hlukem) obyvatel zde není vůbec řešeno. Přitom právě toto hledisko vy mělo mít nejvyšší váhu, protože s časem bude dopravy a tím i znečištění jen přibývat, zatímco hygienické limity se budou zpřísňovat.
   Zarážející je v této souvislosti také vytvoření varianty S.10, tzv. poučené, která se *„konkrétně skládá z komunikace „43 " vedené tzv. Německou stopou (vzhledem k lepším návaznostem na jižní obchvat Kuřimi)*. O negativním vlivu německé stopy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice a Skalička zde není zmínka, jediné kritérium výběru je napojení na neexistující (!) jižní obchvat Kuřimi.

   Ignorování vlivu externalit na lidské zdraví při výběru koridoru plánované komunikace 43 dokresluje vyjmenování problematických míst v navazujícím textu: *„Aktualizované ZUR musí pro výslednou variantu obsahovat podmínky ochrany před nepříznivými vlivy hluku a imisí (např. zemní valy, protihlukové stěny a překrytí), zejména pro úsek komunikace „3 ", a to především při průchodu mezi Drásovem a Malhostovicemi, v Kníničkách, v Bystrci a u MÚK Troubsko.*

Úplný přehled kritických míst z hlediska překročení hygienických limitů na plánované trase komunikace 43 je zřejmý z dokumentu Návrh stanoviska Ministerstva pro Životní Prostředí, kde *„nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus)"* jsou požadována v následujících lokalitách: v oblasti MÚK Troubsko, v úseku Bystrc — Kníničky, mezi obcemi Malhostovice a Drásov, v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany, v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

6. Požadujeme, aby koridor DS41 byl ze ZUR vypuštěn pro nemožnost minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, jak stanovuje navrhovaný text aktualizovaných ZUR — Textová část ZUR JMK s vyznačením změn v bodě (8 Id) *„b) Vymezit koridor dálnice D43-silnice I/43 s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, zachování prostupnosti krajiny.*"

Vzhledem k tomu, že reálná šířka koridoru DS41 je mezi obcemi Malhostovice a Drásov prakticky totožná s šířkou dálničního tělesa, nelze tuto trasu nijak optimalizovat. Zatížení hlukem a imisemi bude bez „nadstandardních opatření" nadlimitní (jak též vyplývá z přílohy oddílu A č. 2A:

„překročení hlukových limitů: Čebín, Černá Hora, Drásov, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice, Žernovník u Černé Hory"). Vzhledem k tomu, že obytná zástavba obce Malhostovice se nachází pouhé desítky metrů od tělesa komunikace 43, bude též docházet k ohrožení této zástavby vibracemi z průjezdu těžké kamionové dopravy po této komunikaci. Tento negativní vliv nelze odstranit žádným technickým opatřením, je nutné zvětšit vzdálenost koridoru od obytné zástavby.

ZUR navíc negarantují realizaci těchto nadstandardních opatření, dokonce ani neřeší, jaké konkrétní opatření by mělo být zvoleno. Lze se tedy oprávněně domnívat, že provedená opatření budou minimální nebo žádná a komunikace bude provozována bez kolaudace nebo na výjimky z hygienických limitů jako se tomu děje jinde v Jihomoravském kraji i České republice. Takovýto přístup by byl pro obec Malhostovice a Drásov naprosto likvidační. Trasování koridoru 43 v německé stopě není slučitelné s udržitelným rozvojem území dotčených obcí.

7. Požadujeme řádné prověření vlivu transevropské komunikace 43 na oblast Natura 2000 Malhostovické kopečky. Není možné akceptovat závěr obsažený v dokumentu Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti: *„Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace druhu a případných změn trofických poměrů obou TPS vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti (IPD charakteru ZÚR "* .

Jaká jiná dokumentace by měla vliv posuzovat, pokud ne dokument, který se tak přímo jmenuje? Evropsky významná lokalita Malhostovické kopečky leží v těsné blízkosti plánované komunikace a je tedy více než zřejmé, že bude zasažena emisemi z automobilové dopravy. Komunikaci 43 zároveň nelze od lokality oddálit, protože koridor prochází mezi zvláště chráněným územím Malhostovické kopečky a horou Čebínka.

8. Požadujeme, aby vymezení koridoru pro komunikaci 43 postupovalo v souladu s platnou legislativou Evropské unie, která je závazná i pro Českou republiku. Tedy provádět trasování komunikací spadajících do mezinárodní sítě TEN-T — do které bude náležet i komunikace 43 — mimo sídelní celky.

Již rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, článek 9, odstavec 1 uvádělo, *„transevropská silniční síť zahrnuje dálnice a silnice vysoké kvality, ať stávající, nové nebo které se mají upravit, jež ... míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti*". Toto rozhodnutí bylo určeno členským státům EU a je tak závazné i pro Českou republiku ve všech jeho částech a mělo být respektováno nejméně od roku 2004, kdy ČR vstoupila do EU. Návazné závazné nařízení EU – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 0 hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o

zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU vychází ze stejných východisek a klade naprosto zásadní důraz na posuzování SEA (tedy posuzování v rámci územního plánování) a mimo jiné zavazuje členské stát EU v článku 30/e k budování obchvatů. Prakticky srostlá oblast městyse Drásov a obce Malhostovice je jedním sídelním útvarem, který nesmí být rozdělen trasováním transevropské komunikace.

Požadujeme, aby se trasování koridoru 43 řídilo tímto rozhodnutím a vedlo mimo téměř srostlé obce Malhostovice a Drásov, které v podstatě tvoří jeden sídelní celek, ale také mimo Brněnskou aglomeraci, jíž je městská část Bystrc nedílnou součástí. Vedení transevropské komunikace sídelními celky zásadním způsobem zhorší životní prostředí a tím i atraktivitu bydlení v těchto sídlech.

Vyhodnocení připomínek 1. až 3.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

K navrhovaným opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K požadavku na předložení studie propojení obcí Malhostovic a Drásov a k možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou

ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 4. a 5.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.

Připomínka je založena na domnělém nerealizování technických opatření na minimalizaci vlivu D43-l/43 na obytnou zástavbu.

Koridor pro záměr D43-l/43 je vymezen v proměnlivé šířce 120–300 m. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán nemělo k šíři koridoru připomínky.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká” varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.”*

K navrhovaným opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení S 4 až S 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 7.

Podatel opomněl uvést text před a za větou z kterého je zřejmé, že je koridor záměru D43-l/43 vymezen s respektováním ochranného pásma lokality EVL Malhostovické kopečky. Věta vytržená z kontextu se vztahuje k možnosti nepřímého vlivu depozice látek z provozu, který se může mírně

negativně projevit v rámci obou xerofytních TPS 6110* a 6210* i na místní populaci koniklece velkokvětého.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚRJMK je zpracováno „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚRJMK na životní prostředí" (tzv. dokumentace SEA) a „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti". Dotčení lokality Natura 2000 EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-l/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 8.

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) — představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
- Hlavní města členských států EU o Aglomerace nad I mil 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 Dl, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální — tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům Dl, D2, D52... Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever — jih" v jiné stopě než trasu komunikace „43" (v ose Mladá Boleslav — Kolín — Havlíčkův Brod — Jihlava — Znojmo — Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální — aglomerační funkci trasy komunikace 43.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚRJMK je zpracováno „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚRJMK na životní prostředí" (tzv. dokumentace SEA) a „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti".

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu — mezi hranicemi krajů — např. směr Svitavy — Slovensko (Lanžhot), Svitavy — Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová — se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínek nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

41. Přehradní s.r.o.

Poř. číslo	**V 41**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160291/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Přehradní s.r.o.			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Stanislav Cígler			
		Adresa / sídlo		Bašty 416/8, 602 00 Brno			

Připomínky

Jako majitele pozemku p.c.3351,3350, k.ú. Kníničky podáváme námitky a připomínky k projednávání ZUR JMK, kde jsou pro stavbu rychlostní komunikace vymezovány územní rezervy. Dle ZUR JMK, které nabyly účinnosti 3.11.2016, nachází se řešené území s předmětnými parcelami č.3351 a č.3350, k.ú. Kníničky v koridoru ú zemní rezervy dopravní silniční infrastruktury D43 Troubsko Ostrovačice D-1 Kuřim – Lysice s označením RDS01 – A Varianta Bystrcká.
Upřesnění námitek dodáme v nejbližším možném termínu.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí. Podatel neuplatňuje žádné požadavky k řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Připomínky nebyly zaslány.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

42. [redacted] (podpisy 332 občanů)

43. dtto 42. [redacted] (podpisy 332 občanů)

Poř. číslo	**V 42** **V 43**	Datum	08.11.2019 11.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160402/2019** **JMK 160618/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted] (podpisy 332 občanů)			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- **<u>Uplatnění věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK</u>**
- **<u>Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK</u>**

Na přelomu ledna/únoru 2019 jsem předložil zmocnění od občanů, abych je zastupovala jako zástupce veřejnosti pro pořizování návrhu ZÚR JMK.

Byl jsem občany zmocněn, abych věcně shodnou připomínku uplatnil nejen ke zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), ale i následně k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávaného podle §39 stavebního zákona.

Návrh Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona byl zveřejněn 23. 9. 2019 a na internetových stránkách jihomoravského kraje, www.zurka.cz, bylo zveřejněno, že připomínky se přijímají do 8.11. 2019.

Níže uvedenou připomínku tímto **<u>uplatňuji</u>** jako zástupce veřejnosti k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona.

<u>Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:</u>

1. Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci D43/S43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro

komunikaci D43/S43 v tzv. „Optimalizované variantě", a to v celé její délce od dálnice Dl po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.

2. Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.

Odůvodnění pro body 1–2:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D43/S43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však „Optimalizovaná" verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici Dl. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst.

3. Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracovaná, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA), Tento požadavek musí být zahrnut i do Zprávy 0 uplatňování ZÚR JMK.

Odůvodnění:

Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost" a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel, a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala nejaktuálnější kraji známé řešení D43 jako severního obchvatu Kuřimi a toto řešení bylo odmítnuto s nesprávným odůvodněním. Toto musí také být napraveno.

4. Působení arch. Kynčla v roli zhotovitele územní studie a zároveň působení téže osoby v roli projektanta pro developera s přímým negativním vlivem trasy D43 (pro Optimalizovanou variantu) vnímáme jako střet zájmů a budeme žádat a prověření těchto aktivit, resp. posouzení střetu jeho zájmů u České Komory Architektů. Výstup této studie není hodnověrný pro další posuzování.

Odůvodnění:

Působení arch. Kynčla v roli zhotovitele zmiňované studie není nestranná. Arch Kynčl vedle role zhotovitele územní studie působí jako projektant pro developerskou společnost IMOS, jež plánuje, v Kuřimi, v oblasti lokality Záhoří vybudovat novou obytnou zónu pro 5000 obyvatel. V případě realizace trasování D43 v podobě Optimalizované varianty (se severním obchvatem Kuřimi) by byla nová oblast Záhoří negativně dotčena 4 pruhovou komunikací I/43 v těsné blízkosti plánovaných bytových domů. Posuzování EIA pro tento nový obytný komplex bylo v roce 2018 arch. Kynčlovi dvakrát zamítnuto. Důvodem bylo mimo jiné, že podklady neobsahovaly či chybně prezentovaly budoucí stav na komunikaci I/43 pro případnou Optimalizovanou variantu. Arch Kynčl předjímal

budoucí stav vedení trasy R43/D43 jinak než Optimalizovanou variantou, viz, citace z EIA oznámení pro obytný komplex Kuřim-Záhoří.

. ..V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 Dl Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi.... **Zde bylo předpokládáno vedení R43/D43 v Hitlerově stopě s Jižním obchvatem.**

5. Přístup k výběru nejlepších variant z územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je chybný, Následně je pak chybné posuzování dopadu dopravy na životní prostředí obyvatel. Při modelování je nutné posuzovat skutečný stav komunikací a jejich impedanci včetně plánovaných úprav, aby se výsledná simulace maximálně přiblížila skutečnosti.

Odůvodnění:
Studie posuzuje negativní dopady hluku a imisí z dopravy na základě modelování budoucích intenzit dopravy zpracované též v rámci této studie. Pro simulaci intenzit dopravy byl však brán model, jež nezahrnuje skutečný stav, tedy odpor jednotlivých prvků na komunikacích (šířka komunikace, přechodu, semafor, kruhový objezd) v jednotlivých obcích, což zásadně ovlivňují plynulost komunikace. Studii pak uvádí, že skutečné intenzity dopravy se mohou lišit i o více než 10 % díky lidskému faktoru rozhodování, jakou cestu zvolí (kratší cesta, ale pomalejší přes obec, či rychlejší ale delší cesta kolem).

6. Zpracovatel chybně posuzoval dopady na obyvatele žijících ve chráněných venkovských prostorech staveb, a tudíž je tedy posouzení zcela špatné Posouzení variant dle této studie je zcela zavádějí a chybné a je snahou upřednostňovat řešení vedení D43 v Hitlerově variantě s Jižním obchvatem Kuřimi před variantou Optimalizovanou se severním obchvatem.

Odůvodnění:
Studie uvádí, že posuzuje negativní vliv hluku a imisí pro jednotlivé varianty tras D43 oproti zastavěnému území (Chráněný venkovní prostor staveb), resp. počtu obyvatel v daném území trvale žijících. Je tedy zmatečné a otázkou, jak jsou údaje o výpočtu dopadu na obyvatele ve skutečnosti prováděny, když se v hlukové studii zpracovatel konkrétně uvádí:

...Definovat, která konkrétní fasáda je chráněným venkovním prostorem ve smyslu vyhlášky není v možnosti této studie...

7. Zpracovatel studie za oblast dopadů na trasy D43 na obyvatele neprovedl zohlednění navrhovaných opatření. Není jasné, zda by vůbec měla tato navrhovaná opatření nějaký vliv na minimalizaci negativních vlivů, Pak tedy není možné prezentovat nějakou variantu s kategorií doporučenou, možnou či nemožnou a výstup studie je tedy nehodnověrný a nekompletní.
Odůvodnění:
Budování nové komunikace D43/S43 v těsné blízkosti obydlených zón bude mít na tyto oblasti negativní vliv. Studie má za úkol ochranná opatření navrhovat, aby se negativní dopady minimalizovaly. Ve studii se však uvádí v souvislosti s protihlukovými stěnami následující:

...V rámci volně dostupných dat neexistuje konkrétní databáze obsahující parametry jednotlivých stěn zájmové oblasti...

Žádná ze stávajících navrhovaných doporučených variant zhotovitelem pro aktualizaci ZUR neřeší efektivní napojení D43/S43 ve směru na/z Blansko, Jižní obchvat Kuřimi je pro tento provoz příliš vzdálený a veškerý provoz mezi D43/S43 a Blanskem by zatížil komunikace v Kuřimi.

Odpor proti postupu pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem nabyl práva účastnit se při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel předmětné územně plánovací dokumentace, neprodleně, nejpozději však do 7 dnů, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení předmětného

Návrhu a požaduji abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem předmětného Návrhu a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání se všemi dotčenými orgány státní správy, s oprávněným investorem (tj. ŘSD) a s Ministerstvem pro místní rozvoj jako nadřízeným orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (město, kraj, poslanci a senátoři).

Dále požaduji, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu, a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. §23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodn230tně se účastnit na pořizování Návrhu.

Podávám tímto **odpor** proti sdělení, které mi krajský úřad v této věci zaslal a trvám na svém právu. Výklad krajského úřadu v této věci je v rozporu s literou i smyslem zákona, což je nepřípustné. Konstatuji, že tímto sdělením byla zkrácena moje práva dle stavebního zákona.

Dovoluji si Vás znovu odkázat na relevantní právní a odborné dokumenty, tedy mimo jiné na důvodovou zprávu ke stavebnímu zákonu z doby jeho vzniku zveřejněnou v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003, kde byl formulován základní princip pro účast zástupce veřejnosti, dále pak na důvodovou zprávu — součást Parlamentního tisku 998 z roku 2005 (IV. volební období) a na vlastní proces přijímání zákona č. 183/2006 Sb. dokumentovaný na www.psp.cz.
Ust. §23 odst. 1 stavebního zákona zní: "*Veřejnost může být **při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace** zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti".* Formulace *„při pořizování"* jasně dokládá účast na činnostech, které provádí *„pořizovatel"* územně plánovací dokumentace. Tímto pořizovatelem je dle definičního ust. §2 odst. 2 v daném případě příslušný krajský úřad. Např. „veřejné projednání" dle §22 stavebního zákona je jednou z činností, za kterou je pořizovatel odpovědný *„**při** pořizování územně plánovací dokumentace"*, ale není to jediná činnost, která se *„**při** pořizování územně plánovací dokumentace"* pořizovatelem provádí. Pokud tedy §23 odst. 1 stavebního zákona definuje zmocnění pro zastupování *„**při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace"***, pak to nelze zužovat například na uplatnění připomínky „g pořizovatele", jak zní dikce stavebního zákona např. v §50 odst. 3 stavebního zákona. Právo zástupce veřejnosti tedy nelze vykládat v jeho neprospěch restriktivním způsobem.

Výklad práv zástupce veřejnosti je nutno vidět v souvislosti s genezí vzniku stavebního zákona č. 183/2006, I když se konečná formulace zákona v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně měnila, princip funkce zástupce veřejnosti jasně vychází ze zveřejněné verze zákona, tak, jak byla jeho zpracovatelem zveřejněna s důvodovou zprávou k zákonu v časopise Urbanismus č. 6 z roku 2003. Na str. 14 je zde formulován princip účasti zástupce veřejnosti **nad** prostou účast veřejnosti (definovaného ve znění zde publikovaného návrhu §27 odst. 2) zástupcem veřejnosti nebo mediátorem při pořizování územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti má rozsáhlejší práva tak, jak je zde definováno v návrhu §27 odst. 3, kde se uvádí *„Veřejnost se může zúčastnit přijednáních komise pro územní plánování o stanoviscích, námitkách a připomínkách prostřednictvím zástupce veřejnosti nebo mediátora. Zástupce veřejnosti nebo mediátor musí být zaregistrován u pořizovatele nejpozději při prvním jednání Komise pro územní plánování. Komise pro územní plánování vždy informuje zástupce veřejnosti a mediátora o připravovaných jednáních"* (podtržení doplněno), Je zde tedy zřejmé, že funkce zástupce veřejnosti byla koncipována pro jeho **aktivní účast v celém průběhu pořizování nové územně plánovací dokumentace** a byla tedy koncipována v návrhu zákona v §27 odst. 3 jako významně širší než prostá účast jednotlivého občana — viz návrh §27 odst. 2. Výše odkazovaná Komise územního plánování byla definována v navrhovaném a publikovaném znění §9 a v důvodové zprávě (viz Urbanismus, č. 6, str. 64) bylo v souladu s naším výkladem §23 odst. 1 platného znění zákona veřejně vysvětleno: *„Cílem úpravy působnosti komise pro územní plánování je odstranit dosavadní byrokratické postupy při pořizování územně plánovací dokumentace a zejména finalizace výsledku jejího projednávání, "za zavřenými dveřmi". Protože členem komise pro územní plánování musí být vždy člen zastupitelstva příslušné obce nebo kraje, může tak uplatňovat potřebnou kontrolu. Jednání komise jsou rovněž platformou pro účast zástupců veřejnosti, kteří mohou rovněž kontrolovat postup při vyhodnocování*

připomínek veřejnosti, rozhodování o námitkách vlastníků nebo uzavírání dohod s dotčenými správními úřady. Komise pro územní plánování připravuje veškeré návrhy pro rozhodnutí zastupitelstva" (podtržení doplněno). Podobně v této zveřejněné důvodové zprávě k §27 je uvedeno: *„Uzemní plánování je věc veřejná. Každý může podávat připomínky způsobem a ve lhůtách stanovených tímto zákonem. K zastupování veřejnosti může být zvolen zástupce veřejnosti nebo jmenován mediátor, kteří jsou oprávněni zúčastňovat se i dílčích jednání při pořizování územně plánovací dokumentace. Zákon stanoví podmínky pro zvolení zástupce veřejnosti a podmínky pro jmenování mediátora na žádost občanů. Současně umožňuje, aby veřejnost byla reprezentována i občanským sdružením, jehož předmětem činnosti je územní plánování a ochrana přírody a krajiny. Návrh vychází z pojetí široké účasti veřejnosti v souladu s Aarhuskou úmluvou. Účelem této úpravy je poskytnout laické veřejnosti jednak možnost vyložit své důvody na dosud neveřejných jednáních správních úřadů, jednak poskytnout jí nestrannou odbornou pomoc mediátora nezávislou na pořizovateli nebo projektantovi územně plánovací dokumentace. "* (podtržení doplněno).

Výše odkazovaným je doloženo, že mi jako zástupci veřejnosti musí být orgánem územního plánování, tedy OÚPSŘ KrÚ JMK, umožněno se účastnit dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace.

Požaduji písemné vyjádření k tomuto podanému **odporu** konání pořizovatele Aktualizace ZÚR, a to do 30 dnů.

Pokud bude krajský úřad na svém odpírání mé efektivní účasti na pořizování Aktualizace ZÚR JMK setrvávat, dovoluji si upozornit, že materiálně tento fakt spadá pod problematiku odepírání účastenství v řízení, a tedy lze dovodit, že se ve svém smyslu uplatní § 27 a § 28 správního řádu. Proto očekávám, že neprodleně dojde k nápravě a bude uznáno, že mám právo se pořizování územně plánovací dokumentace, Aktualizace ZÚR JMK, účastnit se všemi právy, mj. i těmi, které jsou specifikována v mých požadavcích výše, nebo bude vydáno usnesení v duchu odkazovaných ustanovení zákona odkazovaných výše.

Vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK konstatuje, že je ve své činnosti vázán právním řádem České republiky, jehož primárním pramenem jsou předpisy publikované ve Sbírce zákonů ČR. Platný stavební zákon upravuje institut zástupce veřejnosti v § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení může být veřejnost při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti. Odstavec 2 pak stanoví minimální počty občanů obce, resp. kraje nutné pro zmocnění zástupce veřejnosti. Odstavec 3 stanoví, čím se zmocnění zástupce veřejnosti dokládá a odstavec 4 stanoví postup pro případ pochybností, jestliže jsou podmínky odstavců 1 až 3 splněny.

Způsob účasti zástupce veřejnosti v řízení je poté specifikován ustanovením § 39 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení přiznává zástupci veřejnosti právo podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje, a to do 7 dnů od veřejného projednání. Zmocnění zástupce veřejnosti definované tímto ustanovením se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Z platné právní úpravy nelze dovodit právo zástupce veřejnosti účastnit se pořizování Návrhu aktualizace ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle §§ 37 a 38 stavebního zákona formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně

uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Podle § 42 odst. 4, resp. § 37 odst. 3 stavebního zákona může každý k Návrhu aktualizace ZÚR uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od doručení návrhu krajským úřadem. Toto ustanovení nezakládá žádná oprávnění zástupci veřejnosti, což s ohledem na další zmiňovaná ustanovení stavebního zákona znamená, že osoba, která se tak označuje, má právo uplatnit písemnou připomínku jako každý jiný, přičemž tyto připomínky mají stejnou váhu. Je-li připomínka podávána jménem více osob, potom se tak činí na základě § 436 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, upravujících zastupování.

S ohledem na uvedené bylo proto podání vyhodnoceno jako připomínky ve smyslu § 42 odst. 2 stavebního zákona uplatněné fyzickými osobami.

Podatel vyjádřil svůj odpor proti postupu pořizovatele, který neuznal jeho připomínky k Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vznesené v únoru 2019 jako námitky zástupce veřejnosti a nepřipustil jeho účast na dílčích jednáních a postupem při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. K tomu KrÚ JMK sděluje, že důvody, pro které nebylo podání podatele z února 2019 posouzeno jako námitka zástupce veřejnosti, jsou v podstatě totožné s těmi, těmi, pro které nebylo jako námitka zástupce veřejnosti posouzeno jeho současné podání. Jak je uvedeno výše, právo zástupce veřejnosti podat námitku podle § 39 stavebního zákona se vztahuje až k **veřejnému projednání** návrhu ZÚR podle § 39 stavebního zákona. V jiných fázích pořizování platná právní úprava nepřiznává zástupce veřejnosti žádné další konkrétní opatření. Žádné ustanovení stavebního zákona, popř. jiného právního předpisu nezakládá právo zástupce veřejnosti účastnit se „dílčích jednání a postupů při pořizování předmětné územně plánovací dokumentace. Tento postoj KrÚ JMK nelze hodnotit jako „odpírání efektivní účasti“ podatele. Postup KrÚ JMK v této věci vychází z platné právní úpravy, proto ho KrÚ JMK nemění. Zákonná práva podatele nejsou postupem KrÚ JMK dotčena.

Vyhodnocení připomínky 1. až 3., 5., 6., 7.

Vymezení záměru dálnice D43 v úseku Lysice – hranice kraje dle ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. Předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je pouze úprava textu tak, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43, tak v podobě kapacitní silnice I/43. Uvedené doplnění nemá vliv na již vymezený koridoru v ZÚR JMK 2016.

Dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.** K ÚS JMK a jejím částem podrobněji v příloze vyhodnocení.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
    - Hlavní města členských států EU
    - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
    - Velké námořní přístavy a letiště
    - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny tyto podkladové dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.
V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Dotčené orgány ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území k variantám D43 – I/43 uvedly:

Ministerstvo dopravy cit.:
„Z projednávaných třech variant resort dopravy upřednostňuje k dalšímu projednání var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice.
K jednotlivým projednávaným variantám sdělujeme:

1) Varianta I/1 koridor dálnice DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-A Kuřim – Lysice je navržena v kategorii dálnice. Parametry dálnice neumožňují v dostatečné míře a komfortu zajistit průchod územím a v dostatečném počtu navrhnout MÚK pro připojení všech přilehlých území. Kategorie dálnice tak úplně neodpovídá předchozí silniční kategorii „rychlostní silnice“, která měla parametry jiné. Z tohoto důvodu tuto variantu nepreferujeme.
2) Varianta. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice je navržena v kategorii silnice I. třídy. Tato varianta silniční umožňuje, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, mimo převedení tranzitní dopravy také lepší zabezpečení obsluhy území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace přidanou dopravní hodnotu. Lepší napojení území se může odrazit na zvýšení atraktivity dané komunikace vedoucí ve svém důsledku ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Více se také přibližuje k původní kategorii dříve sledované. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna.
3) Varianta I/3 koridor silnice DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim s návazností na jihozápadní tangentu DS43 a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. Uvedená varianta je včetně tzv. Jihozápadní tangenty. Z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá až takový potenciál. Vhodnější je převedení dopravy na silnici I/52 úpravou MÚK s dálnicí D1 nežli nové vedení silnice JZT v duplicitní stopě I/52. Proto uvedenou variantu nepreferujeme.“

Ministerstvo průmyslu a obchodu cit.:
„Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny č. 3136500 Modřice a CHLÚ č. 13650000 Modřice. Jelikož je tento koridor pouze součástí jedné z variant koridoru dálnice D43 – silnice 1/43 Troubsko – Lysice, doporučujeme variantu 1/3 dále nesledovat, popř. v případě vybrání této varianty realizovat tento záměr až po odepsání zásob na ložisku.“

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru D43-I/43 ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů.

V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tyto opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku podatele na posuzování komunikace jako celku se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 cit.: „…*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vliv jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

K preferovanému severnímu obchvatu Kuřimi uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní

obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Ve stanovisku MŽP ze dne 05.01.2016 vydané podle 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů k návrhu ZÚR JMK je uvedeno cit.: *„V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43* ***v úseku Kuřim – Lysice*** *může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43* ***v úseku D1 – Kuřim****, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být* ***převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK****.“* V souladu s tímto požadavkem je v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešen koridor pro D43-I/43 v úseku od D1 po Lysice.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4.

Informaci bereme na vědomí. K domnělému střetu zájmů se nevyjadřujeme. Nejedná se o připomínky k obsahu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

44. [redacted]

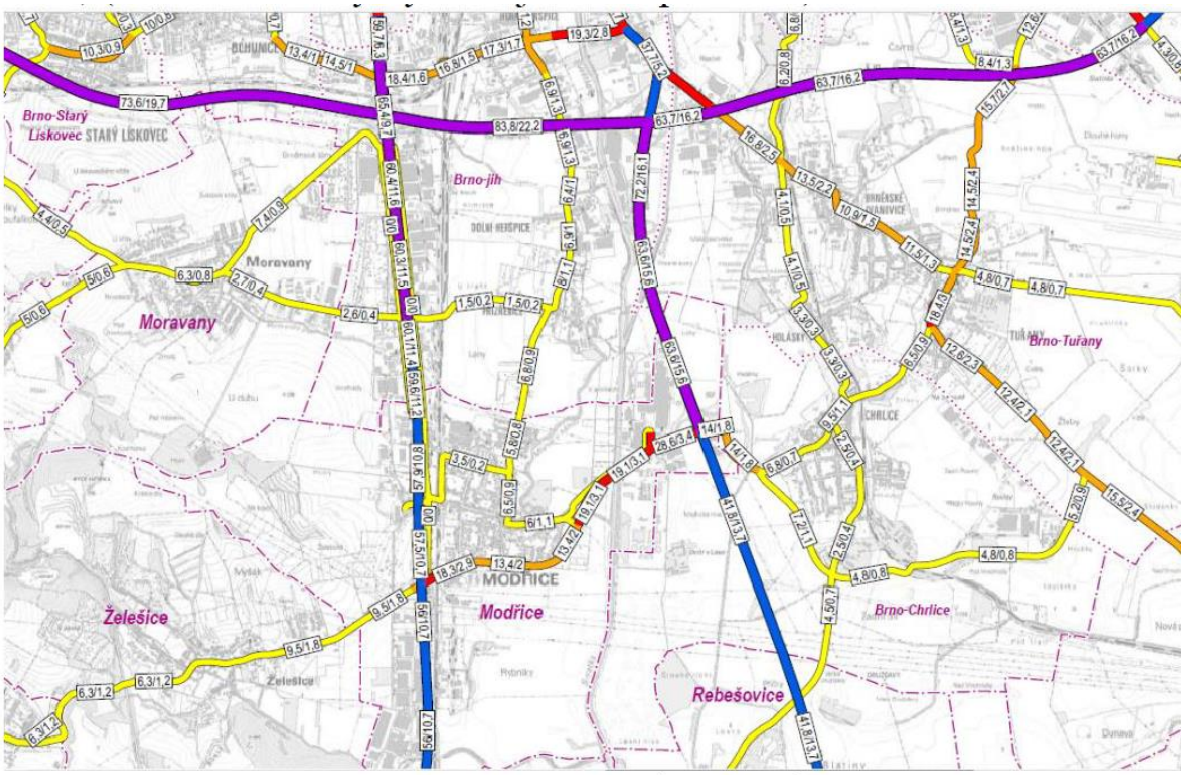
Poř. číslo	V 44	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 160410/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

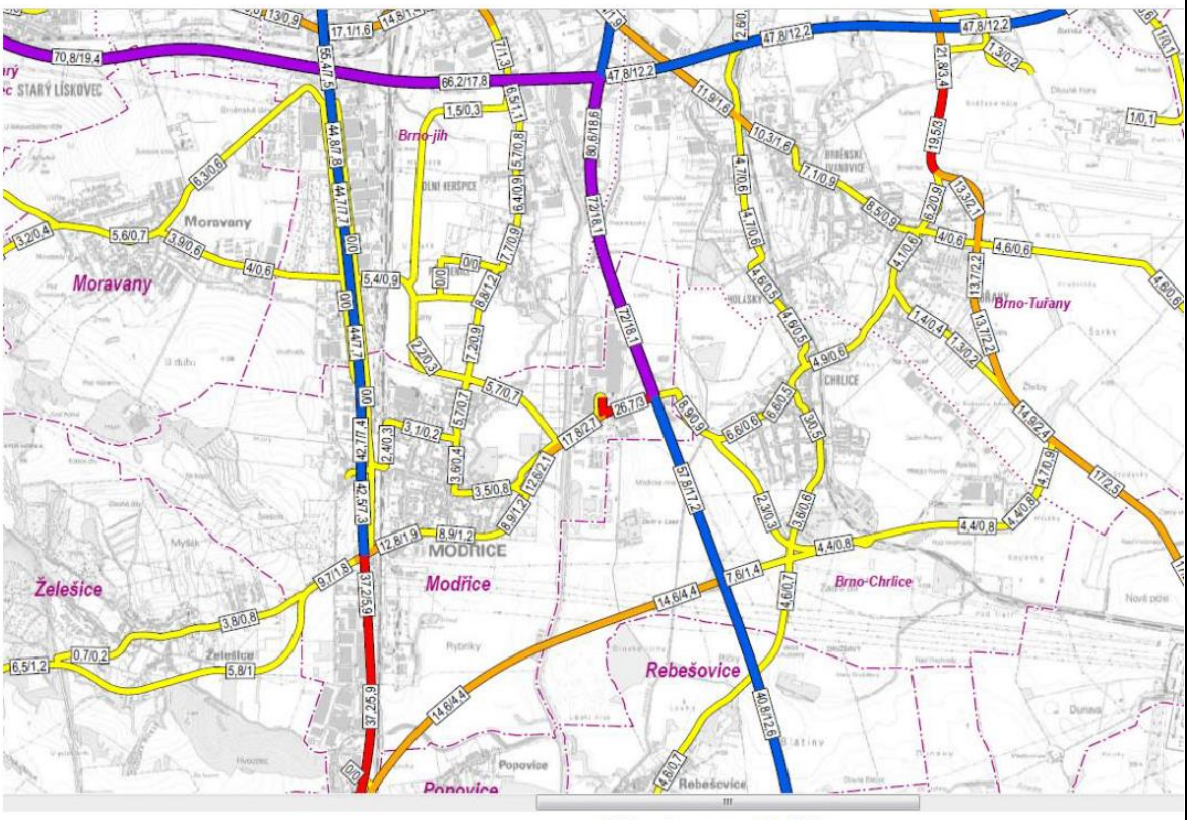
1) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Návrh řešení vychází z ÚS JMK, **kde byl prokázán pozitivní přínos systému složeného z MÚK Moravanská a severního obchvatu Modřic**, který má větší dopad na okolní komunikační síť.“

Odůvodnění připomínky: Po prostudování ÚS jsem dospěl k závěru, že daný text není pravdivý, a proto žádám o jeho vypuštění. ÚS žádný pozitivní přínos jednoznačně neprokázala. Autoři studie to sice v závěrech uvádí, ale velmi vágními formulacemi, které nejsou podloženy konkrétními daty (srovnáním). Jelikož byl záměr obchvatu zařazen mezi invariantní prvky silniční sítě, chybí jakékoli srovnání dopadu jeho nerealizovatelnosti! Z jakých porovnání tedy autoři vychází?

Jediným možným porovnáním potom zůstává porovnání s nulovou variantou. Přikládám výsledky simulace nulové varianty a varianty preferované ÚS, varianty S.10, (ostatní varianty vycházejí velmi podobně).



Varianty nulová



Varianta S.10

Požaduji přesné a faktické zdůvodnění pozitivního přínosu severního obchvatu Modřic. Z uvedených porovnání (nulová varianta a varianta S.10, ale i jakékoli jiné) vyplývá, že např. v úseku křižovatky Masarykova/Husova po severní obchvat dojde k poklesu osobních auto o 100/den, ale po obchvatu jich projede o 5700 více. V úseku křížení obchvat/Masarykova dále přes Přízřenice směr Havránkova dojde prakticky v celém úseku k navýšení počtu automobilů až o několik 100/den. A to vše v obydlené oblasti. Kde je tedy významný pozitivní přínos?

2) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...““

Odůvodnění připomínky: Záměr navrhuje přeložku silnice III. třídy. V daném území již ale řada silnic existuje, a to i silnic mezinárodního významu. Modřice nepotřebují další silnici nadmístního významu a další přivedení dopravy, ale zklidnění dopravy (například i pomocí obchvatu, ale pouze místního významu). Zkvalitnění dopravní infrastruktury je možné dosáhnout i zkapacitněním stávajících silnic, lepším řešením kolizních křižovatek apod. Tento bod naplňuje prakticky jakýkoli záměr. Považuji však za absurdní jej uplatňovat v území, kdy na ploše cca 2x4 km existují dálnice D1, D2, silnice I/52 a II/152 a v blízkosti je vymezen koridor pro jižní tangentu (dálnice), obzvlášť pokud do části zastavěných oblastí přivede více dopravy! Na problematiku hustoty zastavění liniovými stavbami (bariérovost území) upozorňuje i Vyhodnocení vlivů aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (str. 140), stejně tak upozorňuje na překračování emisních limitů v této oblasti od 1.1.2020 (str. 45).

3) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění bodu (3a) a (3b) z textu „dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě.“

Odůvodnění připomínky: Tvrzení je vytrženo z kontextu. Celý bod 3 říká „Podporovat **polycentrický** rozvoj sídelní struktury kraje vyvažující silnou republikovou a mezinárodní pozici krajského města Brna vytvářením územních podmínek pro rozvoj dalších významných center osídlení kraje. Za tímto účelem je třeba: …“. Modřice a okolí ulice Vídeňská patří mezi nejvýznamnější centra průmyslu a ekonomie JMK. Naopak vykazují negativa ve formě nadměrné dopravy, hlukových limitů a emisních limitů. Určitě bych město Modřice a jih Brna neoznačoval venkovem. Domnívám se, že bod 3 ať už formou bodu (3a) nebo (3b) míří na zcela odlišné oblasti, které **teprve mají potenciál** stát se významnými centry a podporovat vazby mezi takovýmito blízkými centry.

4) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění bodu (8a) z textu „dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě.
Odůvodnění připomínky: Opět musím konstatovat, že bod 8 stanovuje „Vytvářet územní podmínky pro zkvalitnění a rozvoj provázané dopravní infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje a dosažení optimální obslužnosti území integrovaným dopravním systémem a individuální dopravou. Dbát zvláště na• Bod 8a konkrétně uvádí „vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav zvláště v socioekonomicky oslabených územích kraje v návaznosti na plánovanou výstavbu a přestavbu dálnic a silnic I. třídy;”. Jelikož oblast Modřic a jihu Brna nepatří k socioekonomicky oslabeným územím kraje a jedná se pouze o přeložku silnice III. třídy, nelze bod (8a) na daný záměr aplikovat.

5) V odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění textu „Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.”
Odůvodnění připomínky: Jak již bylo uvedeno v připomínce č. I realizace záměru, dle výsledků ÚS přinese zhoršení vlivu na zdraví lidí v oblasti severu Modřic a jihu Brna (nárůst dopravy, nárůst hluku a nárůst emisí). Dále Vyhodnocení vlivů aktualizace č. I ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (str. 140) uvádí negativní vliv na životní prostředí. Jak je tedy docíleno zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí?

6) V odůvodnění Aktualizace č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kapitola G (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení), str. 128, obchvat (DS52), požaduji vypuštění odstavce „V rámci poslední vyhledávací „Studie 111/15278 Modřice” (PKOSSENDORF, 2019), byla potvrzena dosud sledovaná trasa obchvatu (dosavadní koridor RDS33). Ve studii byla na území mezi ramenem Svratky (Mlýnský náhon) a mostu na 11/152 přes řeku Svratku silnice navržena tak, že bude tvořit zároveň protipovodňovou hráz v rámci samostatného projektu „Modřice protipovodňová opatření” a řešení bylo současně zkoordinováno s Generelem odvodnění města Brna v rámci změn Územního plánu města Brna.”
Odůvodnění připomínky: V době zveřejnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (23.9.2019) nebyla citovaná studie plně dokončena a akceptována JMK. Považuji za nepřípustné, nezákonné a zavádějící uvádění těchto údajů před akceptováním studie.

7) V rámci Aktualizace ZUR byla zrušena územní rezerva RDS33 a byl vymezen návrhový koridor DS52 III/15278 Modřice, severní obchvat. Požaduji vypuštění navrženého koridoru DS52 a zachování územní rezervy RDS33.
Odůvodnění připomínky: Podle Stavebního zákona (183/2006), §36 bod (1), je nutné potřebu a plošné nároky koridoru prověřit. Ačkoli jsem prokázání potřeby pomocí US rozporoval, je evidentní, že k datu zveřejnění Aktualizace č. I ZUR JMK nebyly prověřeny plošné nároky

(nebyla JMK akceptována studie PKOSSENDORF, 2019) a není tedy dle zákona přípustné vymezení koridoru.

8) Požaduji stanovení pořadí změn v území (etapizaci), a to tak, aby nejprve byly realizovány silnice s největším významem a teprve poté silnice nižšího významu. Požaduji, aby nejprve byla realizována jižní tangenta, zkapacitněna Dl a případně teprve poté realizován severní obchvat Modřic.
Odůvodnění připomínky: US vyhodnocovala vždy jen výsledné stavy návrhu silniční sítě. Je však zřejmé, že nejprve by měly být realizovány nejdůležitější silniční tahy a teprve potom silnice nižších tříd. Zákon (vyhláška č. 500/2006 Sb.) ukládá povinnost v případě účelnosti stanovit etapizaci změn v území. Je zřejmé, že nejprve jsou realizovány dálnice a silnice I. třídy a teprve poté silnice III. třídy (severní obchvat Modřic). Pokud nebude tato připomínka akceptována, žádám o vyhodnocení realizace záměru severního obchvatu Modřic bez zkapacitnění D1 a realizace jižní tangenty, na vliv zdraví lidí a dopravní situaci v Modřicích. Upozorňuji, že v případě přijetí varianty, která bude mít významný negativní dopad na vlastníky nemovitostí, mohou tito vlastníci požadovat od JMK finanční kompenzaci.

9) Požaduji doplnění dálniční křižovatky Jižní tangenta/I/52 o další možnosti odbočení.
Odůvodnění připomínky: Navržené řešení neobsahuje možnost přímého odbočení z I/52 směrem od Brna na jižní tangentu, a naopak z jižní tangenty na silnici I/52. Považuji za prioritní co nejlepší a nejkapacitnější řešení dálniční sítě a sítě silnic I. třídy. To, co dnes Modřice nejvíce trápí, je tranzitní dopravy zpravidla vyvolaná potřebou objízdných tras. Přidáním možností tohoto odbočení by došlo k možnosti odklonění tranzitní dopravy na dálniční síť a síť silnic I. třídy, odvodu dopravy mimo zastavěná území a zrychlení dopravy. Jinak budou řidiči hledat alternativní cesty přes jižní, případně severní obchvat Modřic, který ale bude mít minimálně jednu světelnou křižovatku, povede blízko zastavěného území a výrazně zhorší podmínky v daném území.

10) Požaduji stanovení pořadí změn v území (etapizaci) a to tak, aby při realizaci opatření POP10 nedošlo k negativnímu ovlivnění zejména nemovitostí určených pro bydlení, jichž se záměr dotkne. Odůvodnění připomínky: Protipovodňová opatření jsou zajisté potřebná. Rozsah opatření v záměru POPIO je však natolik rozsáhlý, že dílčí realizace záměru ovlivní podmínky v jiných oblastech. Proto považuji za účelné stanovení pořadí změn v území. Požaduji, nechť jsou změny realizovány tak, aby nejprve byly ochráněny plochy obytné a poté plochy neobytné (průmysl a sklady, . . .). Upozorňuji, že v případě přijetí varianty, která negativně postihne vlastníky nemovitostí určených pro bydlení, mohou tito vlastníci požadovat od JMK finanční kompenzaci

Vyhodnocení připomínky 1)

Z výsledku dopravně inženýrské prognózy na zvolený rok 2035 je patrné, že atraktivita dopravy ze směru od Brna po ulici Modřická / Masarykova zůstává co se týče dopravní intenzity stejná jako v roce 2020. Z tohoto výsledku lze odvodit, že poptávka v severní lokalitě Modřic je natolik silná, že tato intenzita bude stále na přibližně stejné úrovni. To je způsobeno stávajícími potřebami obsluhy území zejména funkce bydlení a dále průmyslu a služeb. Jednoznačný pozitivní dopad však realizace severního obchvatu přináší v napojení Modřic z jihu, a to po ulici nám. Svobody, tedy v úseku sil. III/15278 od křižovatky se sil. II/152 až po křižovatku s ulicí Husovou.

Právě tento úsek lze považovat z hlediska pozitivního efektu zklidnění průtahové silnice, vedoucí hustě zastavěnou částí rodinných domů, za jednoznačně přínosný. V tomto případě hovoříme o cca ½ poklesu dopravní intenzity oproti stavu. Dalším aspektem pro vybudování obchvatu je i nárůst dopravy, který bude generovat nejenom samotné propojení silnic III. tříd přes I/52 v podobě mimoúrovňové křižovatky MÚK Moravanská, který je strategickým bodem pro další rozvoj území podél sil. I/52, ale rozvoj území na katastru Přízřenic a celkové urbanizaci území dle územně plánovací dokumentace s výhledem na rok 2035, se kterým již prognóza počítá. Dopravní model

pro rok 2035 prokázal, že cca za 15 let nedojde k navýšení dopravy na průtahu Modřicemi, ale intenzita v inkriminovaném úseku od Brna až po křižovatku s ul. Husovou bude na stejné úrovni. V rámci celkové proměny dopravní sítě ve vazbě na urbánní rozvoj území dojde k redistribuci dopravních proudů, tak že průtahová a obchvatová komunikace od severu přenese cca polovinu z 12 tis. voz. / den (RPDI).

Je nutné podotknout, že dopravní modelování v rámci tak obsáhlého území jako je JMK není zpracováno a definováno v takovém detailu, aby umožnilo vkládání konkrétních odporů (zklidňovacích prvků), které by pomohly přinutit dopravní proud více využívat obchvatové komunikace. Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě pro potřeby ZÚR, které jsou východiskem pro hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídla či v jejich blízkosti.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2) až 5)

Do odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je promítnut odborný názor projektanta na vymezení obchvatu Modřic ozn. DS52. Projektant při úpravě návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání prověří a případně upřesní odkazy a doplní odůvodnění relevantních priorit stanovených v PÚR ČR a ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 6) a 7)

Předmětná studie byla odevzdána začátkem října 2019. Následně byla předána městu Brnu a městu Modřice, které ji akceptovaly bez připomínek. Potřeba obchvatu byla prověřena v ÚS JMK a také předmětnou vyhledávací studií. Na základě těchto podkladů byla územní rezerva v ZÚR JMK 2016 převedena do návrhu. Tento postup je plně v souladu se stavebním zákonem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 8) a 10)

K obavám s ohledem na dopad záměrů (jižní tangenta D52/JT a zkapacitnění dálnice D1) na občany města Modřice uvádíme, že JT odvádí vozidla ze silnice I/52 ul. Vídeňská a Brněnská a jde o vozidla z relace II/425+D52 > Brno. Obchvat Modřic odvádí vozidla ze silnice III/15278, částečně i silnice III/15280 ul. Masarykova, Husova, Chrlická a jde o vozidla z relace Chrlice+Olympia > Brno, které nebudou využívat dálnici D2. Pro relaci II/425+D52 > Brno je severní obchvat nezajímavý. Pokud nebude JT vybudována, resp. bude vybudována s časovou prodlevou, budou nadále přetěžovány silnice II/152 a I/52, nikoliv severní obchvat. Naopak samotný severní obchvat uleví centru Modřic bez ohledu na JT.

Navrhovaná etapizace napřed dálnice a silnice I. třídy a následně severní obchvat by z hlediska Modřic mohla být spíše kontraproduktivní, jeho první etapa (mezi II/152 a III/15278) by mohla relativně rychle (cca 10 let) významně městu Modřice ulehčit. Navíc tento záměr zároveň plní funkci protipovodňového opatření, takže jeho pozdější realizace může prodlužovat potenciální ohrožení města.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

K navrhované etapizaci opatření POP10 sdělujeme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Modřice upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu a v něm pak případnou etapizaci.

Protože návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK neřeší konkrétní stavbu protipovodňových opatření POP10 nelze předjímat a v podrobnosti ZÚR stanovovat etapizaci dle návrhu podatele.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 9)

Záměr JT jižní tangenta vymezený v ZÚR JMK 2016 není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a zůstává beze změn. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018. Nutno dodat, že ZÚR JMK 2016 vymezují koridor pro JT včetně ploch pro MÚK nikoliv technické řešení MÚK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

45. Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kniničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. / 266 53 486

Poř. číslo	**V 45**	Datum	11.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160523/2019**
Právnická osoba (identifikační údaje)		název / IČO:		Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kniničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. / 266 53 486			
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Doc. Petr Firbas, předseda			
		Adresa / sídlo		U luhu 23, 635 00 Brno			

Připomínky Návrhu Aktualizace ZÚR JMK – projednávání podle S 37 stavebního zákona

Krajský úřad JMK vydal veřejnou vyhlášku ze dne 23. 9. 2019, čj. JMK 135039/2019, kterou oznámil zveřejnění „návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území". Vlastní návrh Aktualizace ZÚR (dále také AZÚR) kraj neuveřejnil společně s vyhláškou, ale až po pracovní době.

Kraj na WEBu www.zurka.cz uvedl: *„Právě projednáváme: Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK. Připomínky ke zveřejněnému návrhu se přijímají do 8. 11. 2019."*

Níže v souladu se zákonem podáváme připomínky, které pokládáme za závažné a požadujeme, aby Návrh Aktualizace ZÚR byl zcela zásadním způsobem přepracován a naše připomínky byly jednotlivě vypořádány.

Součástí tohoto podání činíme informativní dokument „VYHODNOCENÍ POŽADAVKŮ A PŘIPOMÍNEK uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" - Přílohu č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK, tak jak byla předložena na jednání zastupitelstva JMK v 03/2019. Tento dokument fyzicky nepřikládáme, protože je součástí spisového materiálu pro pořizování AZÚR. Pokud by tento dokument nebyl součástí spisového materiálu pro pořizování AZúR, činíme jej tímto jeho součástí. Požadujeme, aby soupis spisového materiálu byl s přijetím tohoto podání do 5 dnů takto doplněn.

Součástí spisového materiálu pro pořizování AZÚR, činíme tímto i všechny dokumenty, které jsou součástí *Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno,* a to včetně všech dodatků, doplňků a abstraktů, a to dokumentů

listinných i elektronických, jakož i všechny dokumenty z procesu pořizování této studie. Požadujeme, aby soupis spisového materiálu byl s přijetím tohoto podání do 5 dnů takto doplněn.

Všechny níže uvedené připomínkv požadujeme jednotlivě vypořádat a provést nápravu v *Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v iádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno, ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK a v pořizování AZÚR dle* těchto připomínek:

1. Pořizovatel Aktualizace v návrhu Zprávy o pořizování omezuje rozsah činností při pořizování Aktualizace ZÚR odkazy na *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále jen *„ÚS nadřazené sítě nebo „ÚS"*). Takto nelze pořizování Aktualizace ZÚR zúžit. Aktualizace ZÚR je, technicky řečeno, změnou ZÚR. Je nutné, aby odůvodnění této změny ZÚR, tj. přechodu od ZÚR JMK vydaných v roce 2016 k novému znění ZÚR JMK ve znění Aktualizace č. 1 bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR po aktualizaci byla odůvodněna, a to mimo-procesně v ÚS nadřazené sítě, ale přímo v odůvodnění Aktualizace ZÚR. Pouze takto může být transparentně zachována logická kontinuita procesu územního plánování, tj. aby důsledně a ve všech existujících souvislostech byly v odůvodnění Aktualizace odůvodněny mj. všechny nově zařazované koridory dopravní sítě, měněné koridory dopravní sítě, a to jak na úrovni návrhových koridorů, tak i každé jednotlivé územní rezervy.

Nesouhlasíme, jak na tuto připomínku v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) reagoval odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále také OÚPSŘ), když v neformálním vypořádání předloženém k informaci zastupitelům kraje na zasedání konaném 19. 3. 2019 uvedl, že *„Na základě zpracované ÚS JMK autorizovanými osobami byly vybrány nejvhodnější varianty, které budou dále prověřeny při Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK"*. Toto není vypořádání připomínky, neodpovídá jejímu obsahu.

Požadujeme proto připomínku řádně vyhodnotit.

Připomínka 1a.

To, že něco prověřily autorizované osoby, neznamená, že výsledek jejich práce, tj. Územní studie, je správný. V tomto konkrétním případě je k dnešnímu dni prokázáno expertními posouzeními, že obsah ÚS je zcela vadný.

Stačí jen citovat závěr expertního posouzení rozptylové studie z ÚS (s 9 identifikovanými zásadními pochybeními), kde se jednoznačně konstatuje, že „**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK".**

Lze citovat také ze závěru expertního posouzení akustické studie z ÚS (s 53 kritickými připomínkami identifikujícími vady studie a 9 zásadními výhradami uvedeními v závěru expertního posouzení), kde se jednoznačně mimo jiné konstatuje, že *„Hluková studie i její dodatek z roku 2019, ve které je „počítán a hodnocen hluk z automobilové dopravy hodnocených dopravních variant", je svým obsahem natolik vzdálena od fyzikální reality, že ji* ***není možné doplnit, upravit nebo opravit*** *tak, aby očekávatelnou hodnocenou hlukovou situaci dostatečně věrohodně stanovila. Tato Hluková studie nedává šanci, že se v ní provedené predikce hluku (vypočítané očekávatelné úrovně hluku) setkají se skutečností, která nastane po realizaci kterékoli z hodnocených dopravních variant.* ***Proto celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty".***

Připomínka 1b.

Lze poukázat také na vyjádření OÚPSŘ, které uvádí: *„Úkolem Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřit zejména územní rezervy stanovené v ZÚR JMK, mezi nimiž jsou i územní rezervy prověřené Územní studií nadřazené dálniční a silniční sítě".*

Návrh AZÚR JMK není takto zpracován. Je nutné sjednat nápravu a v návrhu AZÚR (bez ohledu na vadnou ÚS) prověřit všechny územní rezervy vymezené v platných ZÚR a porovnat mezi sebou zde uvedené variantní územní rezervy, tedy i systém rezerv pro Optimalizovanou variantu pro komunikaci 43 a systém územních rezerv pro německou/bystrckou variantu 43.

Stejně tak je povinností pořizovatele AZÚR, aby v návrhu AZÚR byly porovnány variantní územní rezervy pro obchvat Kuřimi, tedy pro severní obchvat a pro jižní obchvat.

Nic z toho se v AZÚR nestalo. Tento stav je nutné napravit.

2. ÚS nadřazené sítě odkazuje jako na podklady na řadu autorizovaných studií předaných obcemi a spolky. Celá řada těchto studií však nebyla nijak použita. Požaduje se, aby zpracovatel Aktualizace ZÚR se explicitně těmito autorizovanými studiemi zabýval a pokud nesouhlasí s jejich obsahem a závěry, aby obsah a závěry těchto autorizovaných studií v odůvodnění Aktualizace ZÚR explicitně vyvrátil.

Nestačí tvrdit, že *„K podkladům podatelů uvádíme, že projektant se při zpracování ÚS JMK všemi v dokumentaci uvedenými podklady řádně zabýval, všechny prostudoval a relevantní závěry využil při jejím zpracován"*, ale to, jak se zpracovatel reálně vypořádal s obsahem těchto studií, musí být viditelně doloženo v odůvodnění AZÚR.

Stávající chybný stav je nutné napravit.

3. Požaduje se, aby ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla připojena příloha se seznamem územně plánovací dokumentace, územních studií a významných oborových podkladů (jak tomu bylo i u Zadání ZÚR JMK v roce 2013) a aby zde byly uvedeny i všechny podkladové autorizované a další studie a dokumenty, které k procesu územního plánování předaly obce, spolky a občané kraje. Jediným podkladem pořizování Aktualizace ZÚR JMK nemůže být ÚS nadřazené sítě.

Nelze odmítnout výše uvedený požadavek tvrzením, že *„Stavební zákon neukládá zpracování seznamů podkladů jako přílohu Zprávy o uplatňování. V případě potřeby je na podklady odkazováno přímo v textu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK"*

Je povinností pořizovatele předat existující podkladové dokumenty zpracovateli AZÚR, a tedy musí takový seznam vzniknout. Pořizovatel nemůže ani zatajovat existující dokumenty, které vlastní, ani „podstrkovat" dokumenty, kterým by zpracovatel měl řídit zpracovateli bez vědomí zastupitelstva. Seznam tedy musí být zpracován.

Stejně tak jako, u jakéhokoliv jiného díla vytvářeného odborně musí být doložen seznam dokumentů, které byly při tvorbě díla použity. Povinnost citovat vyplývá ze základních etických principů odborné práce.

Je nutné zajistit, že bude rozlišeno, co je vypracováno týmem zpracovatele a co není. To je zásadní zejména v situaci, kdy existuje riziko střetu zájmů.

Stávající chybný stav je nutné napravit.

4. Dopravní modelování v ÚS nadřazené sítě bylo dle tvrzení v ÚS nadřazené sítě spočteno bez omezujících faktorů, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes

sídelní aglomerace či v jejich blízkosti (viz str. A-9 ÚS nadřazené sítě). To je postup vhodný pouze v území, kde v území nejsou reálná omezení, ale je to přístup vedoucí ke zcela vadným výsledkům dopravního modelování v případech, kde omezení jsou podstatná, např. se jedná o reálně již existující komunikaci jako průtahové komunikace městem Kuřim (silnice II/385 a II/386), průtah městskou částí Kníničky a částí Bystrc-Zámostí (silnice III/3846) a průtah městskou částí Brno-Bosonohy (silnice II/602). Na těchto komunikacích jsou různá významná omezení, takže je nelze považovat za komunikace bez „omezujících faktorů". Nerealistický postup bez reálně existujících omezujících faktorů není transparencí metodiky, ale zásadní chybou. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚRJMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být upraven.

Tvrzení pořizovatele, že *„Model pracuje na bázi „odporů" resp. cestovních časů. U stávající sítě jsou odpory stanoveny na základě průměrných jízdních rychlostí jednotlivých úseků (se zohledněním intravilánových úseků i zdrženími na stávajících křižovatkách). Odpory jsou dlouhodobě laděny s využitím poznatků ze směrových dopravních průzkumů i dlouhodobých zkušeností zpracovatele dopravního modelu. To znamená, že odpory na komunikacích uvedených v odstavci 4 odpovídají skutečnosti."*

Toto tvrzení pořizovatele se nejeví jako pravdivé, neboť v úvodu ÚS *„A. Úvod"* v podkapitole *„A.5. PRINCIPY ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE") se mimo jiné uvádí: „Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě, které jsou východiskem pro další hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. Porovnání jejich dopadů do území.* ***Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti".***

Na toto upozornila i připomínka č. 2 z akustického posudku Ing. Šnajdra, která zní *„Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí"*

Odkaz pořizovatele na *„dlouhodobé zkušenosti zpracovatele dopravního modelu"* je naprosto nepřípustnou argumentací. V dopravním modelování lze vycházet jen z doložených faktů a plést „dojmy a pojmy".

Naprosto nesouhlasíme si tvrzeními, kde pořizovatel vypočítává v informačním dokumentu pro Zastupitelstvo z 03/2019 *„Hlavní důvody, proč nebyly použity omezující faktory"*.

Navíc mezi důvody dle pořizovatele se objevuje formulace, že *„Vložení některých omezujících faktorů může být i subjektivním pocitem zpracovatelů — kdy dává určitá omezení."* To je naprosto nekonsistentní s výše citovaným tvrzením pořizovatele, když odkázal na *„dlouhodobé zkušenosti zpracovatele dopravního modelu"*.

Jednoznačně je zde prokázáno závažné pochybení a přiznání chybných postupů, jak tomu je ve vyjádření pořizovatele ještě navíc odhaluje ve své nahotě další pochybení, a to absenci úplného popisu metodiky zpracování ÚS a návrhu AZÚR.

ÚS je tedy vadná a musí být odmítnuta. Tím je zmařen i celý dosavadní postup pořizování AZÚR. Dopravní modelování je totiž vstupním podkladem pro akustickou i rozptylovou studii a chybný podklad znamená i vadný výsledek všech návazných kroků a záběrů tedy je chybný i výběr variant.

Je nutné tedy v této zmatečné situaci navrátit pořizování ÚS a AZÚR na samý začátek.

Připomínka 4a.

Zpracovatel přiznává, že dopravní modelování bylo zpracováno firmou HBH Projekt, spol. s r.o., která nebyla přípustná dle veřejné zakázky (nebyla součástí schváleného týmu zpracovatele).

Je tím prokázáno, že výběrové řízení bylo zmařeno, neb „přivolání" dalšího subdodavatele dokládá, že nebyly poskytnuty úplné informace v nabídce v rámci výběrového řízení.

Dopravní model JMK není dostupný mimo HBH Projekt, spol. s r.o., takže evidentně nebylo vyhnutí pro zpracovatele než se na HBH Projekt, spol. s r.o., v této monopolní situaci obrátit.

Toto je nutné prošetřit se všemi důsledky.

Připomínka 4b.

Za zcela absurdní pokládáme tvrzení pořizovatele, že *„Z hlediska „vymezení jakékoliv komunikace pro vyvedení tranzitní/nákladní dopravy z Brna a Brněnské aglomerace" lze konstatovat, že až na jednotlivé výjimky nezná koncepce dopravní infrastruktury pojem „komunikace pro vyvedení tranzitní dopravy"*. V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace v severojižním propojení, resp. trase „43

Vypadá to, že pořizovatel se neseznámil se základy dopravního inženýrství, kde se pracuje s pojmy jako obchvat, okruh, radiála atd.

Cílem vybudování obchvatu sídelního útvaru je naprosto nesporně *„vyvedení tranzitní/nákladní dopravy"*. Pokud s tímto tvrzením pořizovatel nesouhlasí, požadujeme, aby to ve vypořádání této připomínky vyvrátil.

Připomínka 4c.

Tvrzení pořizovatele, že *„V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace v severojižním propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu — mezi hranicemi krajů — např. směr Svitavy — Slovensko (Lanžhot), Svitavy — Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). "*

Pořizovatel zde zcela evidentně směšuje tranzit nadkrajského a republikového významu s tranzitem vzhledem k brněnské aglomeraci.

Připomínka 4d.

Tvrzení pořizovatele, že *„Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK' se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové"* je jednoznačně v rozporu s hierarchicky nejvyšší funkcí předmětné komunikace, tedy toho, že tato komunikace je navržena jako součást TEN-T.

Pokud by byla pravda, že tato komunikace byla do TEN-T zařazena omylem a doprava po ní bude vždy jen dopravou aglomerační, tedy mající svůj zdroj a cíl pouze v rámci brněnské aglomerace, pak vymezování této komunikace jako TEN-T je zásadní vadou územního plánování a tato věc musí být řešena na úrovni TEN-T.

Připomínka 4e.

Faktem je, že dopravní modelování firmy HBH Projekt je chybné, neb neřeší komunikaci jako součást TEN-T, a tedy nesprávně pomíjí tyto souvislosti, čímž je založena opět vážná vada ÚS a AZÚR.

Připomínka 4f.

Pokud pořizovatel tvrdí, že *„Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno — Pardubice, Hradec Králové.",* pak namítáme, že toto tvrzení není založeno na žádném reálném a v odůvodnění doloženém dopravním modelování, neboť modelování bylo provedeno zcela výlučně v rámci JM kraje.

Připomínka 4g.

Pokud pořizovatel tvrdí že *„Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová — se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.*, pak toto první část tohoto tvrzení není založena na žádném reálném a v odůvodnění doloženém dopravním modelování, neboť modelování bylo provedeno zcela výlučně v rámci JM kraje. Druhá polovina tohoto tvrzení reálně také není nikde kvantifikována, a pokud by toto byla pravda, pak nelze v tomto území vymezovat komunikaci TEN-T neb by to bylo zcela nesmyslné. Např. tunely na TEN-T nad 500 m délky podléhají zvláštní legislativě EU a budovat takovéto tunely má smysl skutečně jen tam, kde bude transevropská doprava, a ne tu a tam nějaký „zbloudilý" kamion. Ani územní plánování nesmí plýtvat veřejnými financemi.

5. Vzhledem k tomu, že dopravní modelování poskytuje zásadní údaj, intenzitu dopravy, tedy počet mobilních zdrojů znečištění za jednotku času, protože jak rozptylová studie, tak i hluková studie tedy kriticky závisí na těchto údajích jako na vstupních parametrech, jsou jak hluková studie, tak i rozptylová studie zatíženy vážnými vadami a nelze z nich vyvozovat spolehlivé závěry pro posuzování nebo dokonce vylučování variant. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.

Připomínka je v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) nevypořádaná.

Trváme na řádném vypořádání.

6. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy z hlediska znečištění ovzduší a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Nebyl tedy z tohoto důvodu, i z řady dalších důvodů, spolehlivě zjištěn stávající ani predikovaný stav v území pro rok 2035 beze změn navrhovaných v Aktualizaci ZÚR a totéž díky problematickému dopravnímu modelování a dalším důvodům platí i pro predikce stavu území pro jednotlivé varianty, nebylo možné provést věrohodné porovnání variant oproti stavům, které jsou nazývaný „nulové" ani mezi variantami řešeními jako takovými. Nebylo tedy možné ani věrohodně některé varianty upřednostnit nebo jiné zavrhnout. Dopravní modelování je tedy nutné pro všechny reálné varianty nadřazené komunikační sítě tedy při pořizování Aktualizace ZÚR JMK provést znovu a řádně a následně je nutné zpracovat novou rozptylovou studii. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) je evidentně v rozporu s expertním hodnocením rozptylové studie.

Odkazování pořizovatele na hlukovou studii v námitce výlučně se týkající rozptylové studie je jen ukázkou, jak nekvalitně je vypořádání provedeno.

7. ÚS nadřazené sítě nevyhodnotila kumulativní vlivy ž hlediska hlučnosti, a tím také nemohla vyhodnocovat tyto vlivy vzhledem k zákonným limitům. Ze stejných důvodů, jak je uvedeno výše pro hlukovou studii, je nutné zpracovat novou rozptylovou studii. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven.
Pozn. opravujeme typografickou chybu: *„uvedeno výše pro hlukovou studii má znít „uvedeno výše pro rozptylovou studii'*
Připomínka je v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) nevypořádaná.

8. Je nepochybné, že dle zásady předběžné opatrnosti nelze podceňovat intenzity dopravy problematickým dopravním modelováním. Je nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace — viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C. Tuto hodnotu intenzity dopravy je nutné brát za základ všech hodnocení, v hlukové studii i v rozptylové studii.

Trváme na této námitce, a pokud zpracovatel zná nejhorší možný případ jiný než saturaci dopravy na komunikaci, je povinen to doložit. Když už se pořizovatel odvolává na rozsudek NSS, činíme tak také a odkazujeme na rozsudek č. 1 Ao 712011-526 ze dne 21. června 2012, a to specificky na bod 64, kde NSS uvádí, že *„Za použití základní zásady práva životního prostředí — zásady předběžné opatrnosti (S 13 zákona o životním prostředí) —je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Dále lze odkázat na bod 72 rozsudek č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012, a kde NSS uvádí, *že „V rámci hodnocení CEA je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti — vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Pořizovatel je tedy povinen *„vycházet z nejhorší možné varianty"*, což znamená, že je povine vyvinout specifické úsilí k definování této *„nejhorší možné varianty".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Toto je povinen pořizovatel dle téhož rozsudku provést *„srozumitelně a logicky konzistentně".*

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

Postup s využitím „kapacity komunikace" není paušálním postupem. O tom se může pořizovatel lehce přesvědčit v ČSN, kde je jasně uvedeno, na jakých parametrech „kapacita komunikace" závisí.

Odborný odhad nejhorší možné varianty je dle ČSN právě zde definovaná „kapacita komunikace". Pokud se pořizovatel od tohoto odborně přijatého postupu míní odchýlit, pak musí svůj postup odborně, přesvědčivě, přezkoumatelné, srozumitelně a plně konsistentně a logicky odůvodnit.

Takto pořizovatel nepostupoval a je to nutné napravit.

9. Vhledem k tomu, že podle §18 odst. 1 stavebního zákona je v územním plánování nutné vytvářet předpoklady pro výstavbu, a tedy je nutné zajistit i realizovatelnost vymezených koridorů dopravních staveb, pak posuzování SEA pro ZÚR nebo Aktualizaci ZÚR nesmí být méně rigorózní než pro následné územní řízení. Kdyby byl připuštěn opak, znamenalo by to, že územní plánování

věrohodně nevytváří' podmínky pro výstavbu, tj. pro realizovatelnost staveb. Je tedy nevyhnutelné, aby v posuzování SEA byly aplikovány zákonné limity stejně jako při posuzování souladu umístění záměru a musí být vzata v úvahu situace v celé časové řadě let a musí být prokázáno, že překročení zákonných limitů ani nehrozí. Toto jednoznačně vyplývá za zákona č. 17/1992 Sb., který vychází z principu předběžné opatrnosti, což je princip plně souladný s principem povinnosti vycházet ve správním řízení ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Lze odkázat na rozsudek NSS, který na tuto zásadu odkazuje. Lze citovat z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 - 526, NSS v bodě [63] konstatoval, že *„Z bodů 2 a 3 [přílohy stavebního zákona] vyplývá, že pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů je třeba nejprve řádně zjistit skutkový stav (slovy zákona současný stav životního prostředí v řešeném území)" a „body 6 a 7 pak požadují zohlednění a zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení včetně popisu použité metodologie a návrh kompenzačních opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů. " V bodě [64] NSS uvedl: **"Za použití základní zásady práva životního prostředí — zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí — je přitom třeba vycházet z nehorší možné varianty** a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá.*" (zvýraznění doplněno).

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „dle §36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím." není vypořádáním předmětné připomínky.

10. Volba časového horizontu roku 2035 - pro dopravní modelování, pro hlukovou studii i pro rozptylovou studii je nepřípustnou libovůlí zpracovatele studie. Vzhledem k tomu, že v Návrhu tzv. 1. ZÚR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2007 bylo vycházeno z predikcí na rok 2030, tj. na dobu za 23 let, a že v Návrhu tzv. 3. ZÚR JMK vypracovaném na základě zadání projednávaného v roce 2012 bylo vycházeno z predikcí na rok 2035+, tj. na dobu za 23 let od projednávání zadání a 20 let od projednávání prvního návrhu, se jeví jako nesprávné, že pro Aktualizaci ZÚR, kde je Zpráva o uplatňování projednávána v roce 2019 a kdy se dle zveřejněného harmonogramu předpokládá schválení Aktualizace v roce 2020, je významným podceněním predikovaných intenzit dopravy jejich zpracování pouze na dobu roku 2035, tj. pouhých 15 let od očekávaného vydání Aktualizace ZÚR JMK. Dopravní modelování musí tedy být zpracováno znovu tak, aby bylo zvažováno (což je např. i dle rezortních předpisů Ministerstva dopravy normou pro návrhy silniční infrastruktury a jejich posuzování) období vzdálené nejméně 20 let od očekávaného nabytí účinnosti Aktualizace ZÚR, tj. minimálně pro rok 2040. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat. [1]

Tvrzení pořizovatele uvedené v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 není vypořádáním předmětné připomínky a ignoruje normativní dokumenty pro dopravní problematiku.

11. Dopravní modelování, které je důležité pro posuzování vlivů bylo v ÚS nadřazené sítě provedeno nedostatečně a nelze na ně navazovat i z důvodu, že toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané tím, že jak komunikace D43, tak komunikace Dl, D2, D55 a D52 jsou v ÖR pojímány na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 0 hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU jako součásti transevropské sítě TEN-T a v ČR je toto vymezení zahrnuto do závazné Politiky územního rozvoje (PÚR) v platném znění z roku 2015. Tyto komunikace nejsou vymezovány samoúčelně, ale pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií a do sousedních států. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo plní jen velmi omezeně, tedy v predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné toto řádně zhodnotit. To se v dopravním modelování pro ÚS nadřazené sítě nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže tedy sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v

Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 argumentuje o něčem, co není relevantní k předmětné připomínce. Je nesporné, že dle PÚR ČR, která je závazná pro pořizování ZÚR je komunikace 43 součástí TEN-T. Zda je součástí její podmnožiny „hlavní sítě" nebo ne, je v kontextu předmětné připomínky irelevantní.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

[1] Právně závaznou, a to důvodu jejího explicitního uvedení v zákoně o pozemních komunikacích, je totiž norma ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic" (platná verze z 1. 10.2018), kde se v kapitole 6 „Návrhové období" a specificky v bodě 6.2,1. Jednoznačně uvádí, že silnice se posuzují pro 20. rok po uvedení do provozu. Toto tedy vzhledem k právní závaznosti předmětné normy musí dopadat i na pořizování ZÚR a její Aktualizace. I podle hlavních zásad správního řadu nelze pro jednu věc vést řízení ve dvou různých řízeních odlišně.

12. Dopravní modelování, které je důležité pro posuzování vlivů, bylo v ÚS nadřazené sítě provedeno nedostatečně a nelze na ně navazovat i z důvodu, že toto modelování nijak nereflektuje širší republikové souvislosti dané mimo jiné tím, že nijak nereaguje na skutečnost, že závazná PÚR ve znění z roku 2015 nově vymezila kapacitní komunikaci S8, a to jako součást nově vytvořené příčkové komunikace sever — jih napříč celou ČR. *Toto nové vymezení v PÚR z roku 2015 zní: „(Mladá Boleslav)—R10—Nymburk—Poděbrady—D11—Kolín—Kutná Hora—Čáslav—Golčův Jeníkov —Havlíčkův Brod—Jihlava— Znojmo—Hatě—hranice ČR/Rakousko (—Wien)" s důvody vymezení „Dopravní propojení ve směru severozápad-jihovýchod, s napojením na Rakousko, zkvalitnění mezinárodní silnice E59 (—Wien)—hranice Rakousko/ČR—Znojmo—Jihlava—D1 a dále posílení vnitrostátní vazby Jihlava—Havlíčkův Brod s návazností na silniční sít ve směru Čáslav—Kutná Hora—Kolín—D11—Poděbrady—Nymburk s napojením na RIO u Mladé Boleslavi do Liberce."* Tato zásadní změna má nepochybně vliv na řadu komunikací v Jihomoravském kraji, neboť bez vymezení této kapacitní komunikace S8 mohla jedinou příčkovou komunikací sever-jih ze sady dálnic a kapacitních silnic dle PÚR být jen R43 (D43). Nyní je však situace jiná a toto je nutné respektovat. Kapacitní komunikace S8 je mnohem výhodněji umístěna pro dopravní vazby nejen od významných zdrojů dopravy v oblasti od Liberce, Mladé Boleslavi a Kolína, ale také pro dopravní vazby z oblasti Hradce Králové a Pardubic. Zanedbání této změny v PÚR je vážnou chybou dopravního modelování v ÚS nadřazené sítě. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat a návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK tedy musí být v tomto smyslu upraven. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK ve funkci zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR nemůže pominout jak změny v území, tak fakta, která byla pominuta při pořizování ZÚR. Toto se v daném případě stalo a Zpráva o uplatňování ZÚR JMK to nemůže pominout.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

13. V návaznosti na výše uvedenou připomínku o zanedbání změny vyvolané Aktualizací PÚR je v Aktualizaci ZÚR nutno prověřit a přehodnotit i trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 a zřejmě ani v následujících desetiletích základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Při tomto přehodnocování je nutné vzít v úvahu, že na hranici Jihomoravského kraje a Pardubického kraje u Velkých Opatovic byla oficiálním sčítáním dopravy v roce 2016 potvrzena jen zcela minimální intenzita dopravy křižující hranici kraje a že v dané oblasti je v současnosti pouze silnice II. třídy 11/374, která pro úsek Boskovice — severní hranice JMK kapacitně zcela dostačuje a zřejmě bude dostačovat i v roce 2040, nicméně tato komunikace musí být modernizována vybudováním

lokálních obchvatů všech obcí a na jihu navázat na potřebný obchvat Boskovic. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK ve funkci zadání pro pořizování Aktualizace

ZÚR nemůže pominout jak změny v území, tak fakta, která byla pominuta při pořizování ZÚR. Toto se v daném případě stalo a Zpráva o uplatňování ZÚR JMK to nemůže pominout.

Nelze akceptovat nespecifické tvrzení pořizovatele, že „V připomínce je několik domněnek o intenzitách, které nejsou ničím podloženy". Informace o predikovaných intenzitách dopravy pro tento úsek komunikace D43 jsou obsaženy ve veřejně dostupných dokumentech pro proces EIA pro tento úsek.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

14. Vzhledem k dopravní neodůvodněnosti dálniční komunikace se požaduje, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj, aby vymezení dálnice D43 bylo v Aktualizaci č. 2 PÚR vypuštěno pro úsek od MÚK Skalice nad Svitavou po severní hranici Jihomoravského kraje (blíže viz autorizované hodnocení Ing. Strnada z roku 2014 a doplnění autorizovaného projektu D43 Ing. Kalčíka z roku 2015).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

15. Současně se požaduje, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj pro změnu důvodů vymezení D43 s tím, že zde bude specificky uvedeno, že D43 má za cíl vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

16. Současně se požaduje, aby Jihomoravský kraj vzal zpět požadavek na překlasifikaci D43 na S43, který Jihomoravský kraj na Ministerstvo pro místní rozvoj podal a v současné době Ministerstvo pro místní rozvoj tento původní požadavek Jihomoravského kraje řeší. Vyvedení tranzitní dopravy je vhodné provést s využitím plnohodnotného obchvatu Brněnské aglomerace (resp. její části severně od dálnice D1).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

17. V návaznosti na výše uvedenou připomínku o zanedbání změny vyvolané Aktualizací

PÚR je v Aktualizaci ZÚR nutno prověřit a přehodnotit i trasování kapacitní komunikace S8 v oblasti Znojma. Opět i zde lze poukázat na to, že Zpráva o uplatňování ZÚR JMK ve funkci zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR nemůže pominout jak změny v území, tak fakta, která byla pominuta při pořizování ZÚR. Toto se v daném případě stalo a Zpráva o uplatňování ZÚR JMK to nemůže pominout.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

18. Dopravní modelování bylo provedeno pouze v oblasti vymezené v aktualizované ploše posuzované v ÚS nadřazené sítě. Tato plocha je ohraničena „obrysem", kde z hlediska dopravního modelování není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici studované oblasti. Toto je zásadním problémem, neboť územní plánování musí být založeno na spolehlivě zjištěných skutečnostech. To se zde nestalo, a tedy dopravní modelování je zatíženo vážnou vadou. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem.

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě

19. Odkazy v příloze A.2 *„Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup"* na stavby mimo řešené území JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území JMK v ploše mimo řešené území. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny.

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě

20. Odkazy v příloze A.2 „Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup" na stavby mimo JMK nemohou objasnit, jak bylo modelování provedeno a zcela schází transparentní popis použité metodiky pro území mimo JMK. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě

21. V příloze A.2 „Modelování zatížení dálniční sítě — metodika a postup" zcela absentují informace o návaznosti na hranicích s Rakouskem a Slovenskem. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním *dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě

22. Základní stav, v ÚS nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020*, není nulovým stavem, neboť je již spekulací o něčem, co v současnosti neexistuje. Pro posuzování v Aktualizaci je nutné vycházet z takového zdokumentovaného počátečního stavu (nulového stavu), který je prokazatelně ověřitelný. Tímto v první řadě musí být stav celostátního sčítání dopravy pro intenzity dopravy v roce 2016. Teprve na tento skutečný „nulový stav" je možné navazovat odvozené dopravní modely pro léta budoucí (pro stavby doposud neexistující a pro dobu, pro kterou není provedeno sčítání dopravy v celé oblasti JMK). Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny

Připomínky je nutné vypořádat vždy jednotlivě

23. Jak lze ukázat v ÚS nadřazené sítě uváděný tzv. *nulový stav 2020* je v rozporu s oficiálním sčítáním dopravy z roku 2016. Např. pro sčítací úsek 6-6209 na D52 (MÚK s 39528 - MÚK s 416) bylo v roce 2016 zjištěno 5 941 vozidel těžké nákladní dopravy denně. Po korekci dle metodiky Ministerstva dopravy (dokument TP 225, červen 2018) se do roku 2020 predikovaná intenzita pro těžká vozidla ohodnocuje koeficientem nárůstu 1 ,06, tj. na intenzitu 6 297 vozidel denně. Model pro rok 2020 však počítá s intenzitou těžké nákladní dopravy pouze 5 800, tedy podhodnocuje intenzitu těžké nákladní dopravy o cca 500 vozidel, tj. správně predikovaná intenzita je o cca 9 % vyšší. Lze současně zdůraznit, že tyto nepřesnosti řádově deseti procent je nutné brát v úvahu při vyhodnocování rozdílů mezi jednotlivými variantami dopravní sítě a varianty, které se z hlediska intenzit dopravy a výsledků rozptylové a hlukové studie liší v tomto řádu nelze pokládat za prokazatelně odlišné, natož pak na tak malých rozdílech formálním způsobem vylučovat jednu variantu proti druhé. Dopravní modelování je vadné, neb zde absentuje ohodnocení jeho vlastní nepřesnosti, tak i nesouladu s oficiálním sčítáním dopravy a jeho věrohodností. Na ÚS nadřazené sítě a její závěry tedy nelze i z tohoto důvodu v Aktualizaci ZÚR JMK navazovat.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny

24. Z hlediska toho, že ani k vydané ZÚR JMK nebyl zpracován dopravní model specificky pro zde zahrnutou soustavu hlavních dopravních koridorů (D52 včetně D52-JT, D55 bez obchvatu Břeclavi, D43 pouze v úseku od severní hranice kraje po Lysice, S8 pouze v nespojitém úseku) nelze

považovat ZÚR JMK za tak spolehlivě prověřené, že by o nich nebyly pochyby. V takové situaci je plně odůvodněn požadavek, aby proces Aktualizace ZÚR prověřil plnohodnotným dopravním modelováním a návazným posouzením SEA a HIA koncepci ze ZÚR JMK jako takovou.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem.

25. Vzhledem k uvedenému je nutné v procesu Aktualizace znovu posoudit jak celou dopravní koncepci kraje s koncentrací dopravy do Brněnské aglomerace a porovnat ji s koncepcí s odvedením dopravy z Brněnské aglomerace. Je nutné provést posouzení SEA a HIA pro celou koncepci dopravy, a to včetně koridorů schválených v ZÚR JMK, a to s plnohodnotným posouzením všech kumulativních a synergických vlivů na území celého kraje a zejména detailně v Brněnské aglomeraci, ve Znojemské aglomeraci a v Břeclavi.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem.

26. Vzhledem k zjištěným vadám dopravního modelu použitého v souvislosti s přípravou variant pro ZÚR JMK je nutné napravit zde zjištěné chybné intenzity dopravy na hraničních přechodech Mikulov a Břeclav (viz podrobné odůvodnění v podané žalobě, kde se dokládá, že podle porovnání oficiálního sčítání dopravy v letech 2010 a 2016 došlo k nárůstu těžké nákladní dopravy na hraničním přechodu v Mikulově na 220 % a že predikce v dopravním modelu použitém pro ZÚR JMK pro tuto dopravu tak významně chybně predikovala její intenzitu, že zde uvedená predikce pro dobu za cca 20 let, pro roky 2035+, byla prokázána jako podhodnocená již pro dobu za 2 roky — tj. v roce 2016). Toto vše je další důvod pro nutnost plnohodnotného posouzení SEA nejen pro oblast řešenou v ÚS nadřazené sítě a nové koridory dopravy, ale pro celý JMK a všechny doposud nezrealizované dopravní koridory.

Vypořádání této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se zcela míjí s jejím obsahem. Odkazované informace nejsou v ÚS ani zmíněny

27. Vzhledem k výše uvedenému musí tedy být provedeno nové posouzení D52 jako celku, tedy nejen úseku D52-JT v blízkosti obce Popovice a města Rajhrad, ale i části D52 Pohořelice — Mikulov.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

28. Vzhledem k nemožnosti realizovat D52 (viz detailní argumentace v žalobě proti ZÚR JMK a v návazné kasační stížnosti z roku 2018 a argumentace v žalobě proti D52 v ZÚR JMK podané obcí Popovice), se požaduje, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj, aby při pořizování Aktualizace ö. 2 PÚR byl z PÚR vypuštěn koridor D52.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

29. Vzhledem k tomu, že Krajský úřad JMK odmítl 9a to i k písemné námitce města Břeclavi) řešit obchvat Břeclavi v roce 2015 a 2016 v ZÚR JMK s odkazem na to, že se nejedná o nadmístní záměr, a vzhledem k tomu, že v roce 2017 byl obchvat Břeclavi v novém ÚP Břeclav se souhlasem krajského úřadu JMK zahrnut jako nadmístní záměr dle ust. §43 odst. 1 stavebního zákona, je nutné provést v Aktualizaci ZÚR JMK nápravu a provést posouzení kumulativních a synergických vlivů jak pro takto vymezený obchvat Břeclavi, tak i pro celou dopravní koncepci kraje jako celek včetně tohoto obchvatu.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Vzhledem ke kapacitnosti plánované dálnice D55 požadujeme, aby Jihomoravský kraj dal podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj k tomu, aby v Aktualizaci PÚR č. 2 byl opět zahrnut obchvat

Břeclavi jako součást koridoru D55, tedy tak jak tomu bylo v PÚR ČR platné od roku 2009 do roku 2015.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

30. Vzhledem k tomu, že rozptylová studie předložená v územním řízení pro stavbu I. etapu I. přeložky I/38 ve Znojmě (v realitě stavbu průtahu Znojma, avšak nesprávně označovaného jako „obchvat" Znojma), tj. stavby označované jako „Napojení silnice 11/413 na silnici I/38", tj. rozptylová studie vypracovaná HBH Projekt spol. s r.o. z dubna 2018 doložila na str. 17, že vybudování přeložky I/38 v trase k MÚK Suchohrdelská nesníží znečistění ovzduší nikde ve Znojmě, tedy ani ve středu města Znojma, je jednoznačné, že spekulativní úvahy o eliminaci znečištění ve středu Znojma přeložkou I/38 jsou prokazatelně liché. V situaci, kdy v této oblasti byla v minulosti opakovaně zjištěna překročení zákonných limitů ovzduší a nijak nebylo doloženo, že taková situace i nadále nehrozí, pak v takové situaci je nutné přezkoumat koridor kapacitní silnice S8 v oblasti Znojma a vymezit jej tak, aby nemohla nastat situace doložená předmětnou rozptylovou studií, tj. že situace se znečištěním i ve středu Znojma se bude dále zhoršovat i v případě, že by byla realizována přeložka I/38 v koridoru dle ZÚTR JMK. Je tedy v Aktualizaci nutné přehodnotit situaci ve Znojmě a vymezit koridor kapacitní silnice S8 dále od Znojma, zjevně minimálně východně od Kuchařovic a Suchohrdel — viz tzv. velký obchvat Znojemské aglomerace — autorizovaný projekt Ing. Kalčíka z roku 2015, který krajský úřad již od roku 2015 vlastní.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

AZÚR nemá omezení na část kraje, ale pořizovatel musí reagovat na podněty a připomínky týkající se celého území kraje.

31. Vzhledem k tomu, že v ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA, je i toto důvod k tomu, že tento úsek musí být řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

AZÚR nemá omezení na část kraje, ale pořizovatel musí reagovat na podněty a připomínky týkající se celého území kraje.

Není ani pravdou tvrzení pořizovatele, že ***„Ve stavu po výstavbě — etapa dochází na stávající silnici I/38 k významnému poklesu imisních příspěvků".*** Rozptylová studie zde doložila, že výstavbou „průtahu" (nazývaného obchvat) NIKDE nedojde k poklesu znečistění ovzduší. Dokládá to str. 17 z rozptylové studie. Je to doloženo kopií této části rozptylové studie, jak je připojena níže:

Tabulka 5.3: Shrnutí výsledků výpočtu – PM_{10} a $PM_{2.5}$

jednotky	PM_{10}								$PM_{2.5}$			
	$\mu g.m^{-3}$											
limit	40				50				25			
	pozadí	bez výstavby	po výstavbě etapa	po výstavbě komplet	pozadí	bez výstavby	po výstavbě etapa	po výstavbě komplet	pozadí	bez výstavby	po výstavbě etapa	po výstavbě komplet
max.		4.99	5.44	4.16		24.99	28.52	20.60		3.14	3.42	2.50
% limitu		12.5	13.6	10.4		50.0	57.0	41.2		12.6	13.7	10.0
1	22.9	1.7	1.1	0.9	40.9	15.4	9.8	7.4	17.8	0.8	0.6	0.4
2	23.7	1.2	0.9	0.7	42.3	9.8	6.4	4.9	18.1	0.6	0.4	0.3
3	23.7	2.1	1.4	1.1	42.4	12.1	7.1	4.8	18.1	1.1	0.7	0.5
4	23.7	5.3	3.1	2.3	42.4	21.3	12.0	8.7	18.1	3.3	1.8	1.2
5	23.3	2.6	1.8	1.3	41.6	20.4	14.6	10.1	18.0	1.4	0.9	0.7
6	22.7	1.8	1.7	1.1	41.5	9.7	11.1	6.6	18.0	1.0	1.0	0.6
7	23.6	2.9	3.5	1.9	42.2	18.0	18.3	10.2	18.2	1.7	2.0	1.0
8	23.6	2.3	2.4	1.5	42.2	9.3	10.1	5.9	18.2	1.2	1.3	0.8
9	23.5	0.2	0.8	1.0	41.8	3.0	5.2	5.8	18.2	0.1	0.4	0.5
10	23.5	0.2	0.9	1.0	41.8	2.6	6.2	6.2	18.2	0.1	0.4	0.5
11	23.5	0.5	1.2	1.2	41.8	5.9	8.3	8.5	18.2	0.3	0.7	0.6
12	23.3	0.7	1.8	3.0	41.0	7.2	11.2	11.9	18.2	0.3	1.0	1.6
13	23.5	2.2	4.2	3.3	41.8	11.6	16.3	13.9	18.2	1.3	2.6	2.0

Imisní příspěvky prachových částic jsou vizualizovány v **Příloze 7** (PM10 – roční koncentrace), **Příloze 8** (PM10 – denní koncentrace) a **Příloze 9** ($PM_{2.5}$ – roční koncentrace).

Prostorová distribuce a rozložení maximálních příspěvků koresponduje s již výše uvedeným rozložením.

Nejvyšší imisní příspěvky k roční koncentraci PM_{10} lehce přesahují 10% limitu. V nově zatížených vybraných výpočtových bodech nebude v součtu se stávajícím imisním pozadím imisní limit překročen.

Nejvyšší imisní příspěvky k denní koncentraci PM_{10} lehce přesahují v nejhorší situaci 50% limitu. Porovnání se stávající úrovní imisního zatížení je problematické, neboť uváděné hodnoty imisního pozadí reprezentují 36. nejvyšší hodnotu, ale vypočtené hodnoty ukazují nejvyšší hodnotu – lze tedy předpokládat, že k překračování imisního limitu může docházet, ale bez překračování povoleného počtu překročení.

Nejvyšší imisní příspěvky k roční koncentraci $PM_{2.5}$ lehce přesahují 10% limitu. V nově zatížených vybraných výpočtových bodech nebude v součtu se stávajícím imisním pozadím imisní limit překročen. Po roce 2020 by mohlo vzhledem ke snížení limitní hodnoty z 25 $\mu g.m^{-3}$ na 20 $\mu g.m^{-3}$ docházet, tato úvaha je však spíše hypotetická – obecně dochází k mírnému zlepšování imisního pozadí a imisní příspěvky v této rozptylové studii byly počítány konzervativním způsobem, bez zohlednění předpokládané obměny vozového parku a bez zohlednění lepších parametrů nové komunikace, vzhledem k procesu resuspenze prachových částic.

Všechny změny ve znečištění mají kladné znaménko, tedy dokládají nárůst. Pokles není indikován nikde.

Pořizovatel AZÚR by se měl s tímto důkladně seznámit a korigovat ZÚR vymezením „velkého obchvatu" celé znojemské aglomerace, který je už natolik vzdálen od středu Znojma, že má potenciál zhoršeného ovzduší v centru Znojma řešit.

Je zde tedy nutná změna ZÚR.

32. Vzhledem k tomu, že v ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA, je i toto důvod k tomu, že tento úsek musí být řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

33. Výběr možných variant nadřazené sítě do sady těch, které byly skutečně posuzovány v ÚS nadřazené sítě, byl zjevně do značné míry subjektivní a je jej možno vnímat i jako pokus, jak ovlivnit výsledek ÚS nadřazené sítě. Nelze vyloučit, že cílem mohlo být prosazeni Jižního obchvatu Kuřimi. Tato varianta obchvatu Kuřimi je totiž zahrnuta do 12 ze 14 tzv. „úplných[1]" posuzovaných variant nadřazené sítě. Naopak byly potlačeny varianty se severním obchvatem Kuřimi. Při pořizování aktualizace ZÚR je tedy nutné řádně vyhodnocovat varianty se severním obchvatem Kuřimi, neb toto řešení na rozdíl od varianty jižního obchvatu je zásadním způsobem výhodné tím, že zatímco severní obchvat Kuřimi je veden tak, že není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí, je jižní obchvat v těsné blízkosti zcela nově vybudované obytné lokality na jihu Kuřimi (Díly za Sv. Jánem). Postup výběru variant do posuzování není nijak přesvědčivě v ÚS nadřazené sítě odůvodněn. Tento postup musí být napraven při pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

34. Zatímco v ZÚR JMK byla pouze jediná varianta, která byla na území Brno-Bosonohy napojena mimoúrovňovou křižovatkou na dálnici Dl a zavlékala tranzitní dopravu do Brna, v ÚS nadřazené sítě je to zcela jinak, neb zde všechny dálniční varianty kromě jedné a naprosto všechny tzv. silniční varianty obsahují na území Brno-Bosonohy mimoúrovňovou křižovatku s dálnicí Dl a zavlékají tranzitní dopravu do Brna. Toto zjevně odhaluje záměr prosadit zavlečení tranzitní dopravy do Brna. Tento postup musí být napraven při pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

[2] Varianty S.9.3 a S 9.4 jsou označeny ve studii jen jako dílčí etapy finálního řešení.

35. Z posuzování v ÚS nadřazené sítě byla i přes opakovaná upozornění, písemná i verbální na oficiálních jednáních kraje, od obcí i spolků, vypuštěna poslední známá verze Optimalizované varianty D43, kterou kraj disponuje od roku 2016 a kde byla zahrnuta MÚK severně od Kuřimi na úseku silnice 11/385 mezi Kuřimí a Čebínem. Těsně před dokončením ÚS nadřazené sítě náměstek hejtmana Maleček reagoval na opakované stížnosti obcí a spolků a rozeslal dopis, který na prezentaci výsledků ÚS nadřazené sítě 10. 12. 2018 komentoval s tím, že to byli projektanti, kteří tímto dopisem jeho prostřednictvím odpovídali. Náměstek uvedl, že k zařazení varianty nedošlo, protože odporovala platným normám. V dopise náměstka hejtmana ze dne 19. 11. 2018, č.j. JMK 151 454/2018, bylo specificky uvedeno, a že variantu *„nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101"*. Již na prosincové prezentaci ÚS nadřazené sítě bylo věcně doloženo, že projektanti odpadající prostřednictvím dopisu náměstka hejtmana Malečka tedy zjevně předložili náměstkovi hejtmana nesprávné odůvodnění, protože citovaná norma je obecnou normou, která je pro křižovatky dále specificky rozvíjena normou ČSN 73 6102 nazvanou „*Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*" a bylo zdůrazněno, že v úseku D43 tvořícím severní obchvat Kuřimi byla trasa D43 v předmětné variantě D43 v řešení „vyloučené varianty" zjevně nikoliv navržena v konfiguraci 2x2 pruhy, ale 2x3 pruhy. Současně na téže prezentaci ÚS nadřazené sítě 10. 12. 2018 bylo poukázáno na to, že u předloženého řešení trasy D43 kromě verze

2x3 jízdní pruhy může při plném zachování trasy D43 beze změny pouhou drobnou úpravou tvaru ramp křižovatky u věznice v Kuřimi být docíleno vzdálenosti křižovatek 2 km. Rozpor s normami tedy nenastal a předmětná varianta byla vypuštěna z posuzování v ÚS nadřazené sítě neoprávněně. Předmětná varianta musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZÚR řádně posouzena.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 správně vypořádána.

Vypořádání připomínky je chybné – viz autorizovaný dokument „**Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 — Kuřim - Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN**" a jeho návazné posouzení docentem ústavu pozemních komunikací Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně z 9. 9. 2019. Lze citovat závěry z autorizovaného dokumentu, který zcela vyvrací tvrzení pořizovatele, že „uvedená „optimalizovaná varianta D43" neodpovídá této normě":

Celkový závěr - vzdálenost MÚK - výkres REV 2016:

1. **Nesprávným** je tvrzení ve sdělení náměstka hejtmana JMK, pana Mgr. M. Malečka, ze dne 19. 11. 2018, č.j. JMK 151454/2018 (viz Příloha), kde bylo s odkazem na rozpracovanou „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) uvedeno, že podkladovou studii (Ing. Kalčík, 2015, 2016) nelze použít pro dálniční varianty „*a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101 – vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje*".

- Obě dvě MÚK jsou totiž navrženy **bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které **nesprávně** odkazuje výše citované tvrzení náměstka hejtmana.
- Závěry o nesouladu **nebylo možné činit pouze na základě odkazu na doporučenou ČSN 73 6101 a přitom opomíjet závaznou ČSN 73 6102**.

2. Jak je podrobně doloženo výše, lze konstatovat, že:

- dle ČSN 73 6101 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 30. 9. 2018, tak podle znění účinného od 1. 10. 2018. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6101.**
- dle ČSN 73 6102 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 31. 8. 2011, tak podle znění účinného od 1. 9. 2011. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6102.**

3. **Závěr Mgr. M. Malečka** o nepoužitelnosti návrhu specificky vztažený k Výkresu REV 2016 **je tedy nesprávný a tato varianta neměla být z uvedeného důvodu z posuzování variant v předmětné územní studii vyloučena**.

4. Je zjevné, že když „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) měla posoudit všechny varianty, pak po nesprávném vyloučení předmětné varianty je tato studie zpracována **chybně** a **nemůže** sloužit pro účel deklarovaný v Odůvodnění ZÚR JMK vydaných v 10/2016.

5. Výsledky této **neúplné** územní studie (kdy v průběhu jejího zpracování došlo k zásadní vadě, jak je doloženo výše) tedy **nemohou** být platným podkladem ani pro Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, ani pro v současnosti pořizovanou Aktualizaci ZÚR JMK.

Je tedy nutné opakovat pořízení ÚS a tím tedy vrátit i pořizování AZÚR do fáze projednání Zprávy o uplatňování ZÚR.

36. V návaznosti na předchozí námitku lze dodat, že na prezentaci výsledků v diskuzi k prezentaci ÚS nadřazené sítě dne 10. 12. 2018 byla veřejně prezentována i kopie aktuální a detailní projektové dokumentace pro dvě MÚK vzdálené pouhých cca 0.7 km na křižování dálnic Dl a D35, tedy kde pro tyto dvě křižovatky bylo postupováno stejně, jak je tomu je v nesprávně vyloučené verzi D43. Předmětná verze Optimalizované varianty D43 musí být tedy v procesu pořizování Aktualizace ZÚR řádně posouzena.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

V návaznosti na předchozí připomínku a výše uvedené doložení správnosti předchozí připomínky je tato připomínka věcně relevantní.

37. Dále lze zdůraznit, že pokud by se při pořizování ÚS nadřazené sítě postupovalo tak, jak argumentoval ten, kdo sepisoval text dopisu k podpisu náměstkem hejtmana Malečkem, pak by ani jedna ze tří výsledných variant D43 doporučená předmětnou ÚS nadřazené sítě (studií za cca 20 milionů Kč), které nyní přebírá Zprava o uplatňování, a také všechny silniční varianty použité ve ÚS nadřazené sítě, by nesměly být použity, neboť vzdálenost nově navrhované křižovatky komunikace 43 a dálnice Dl na území Brno-Bosonohy a obce Troubsko je od existující dálniční křižovatky Brno-západ vzdálena ve všech těchto případech méně než 2 km. Celá ÚS nadřazené sítě je tedy zmařena a nelze postupovat jinak, než že Zpráva o uplatňování ZÚR JMK bude požadovat nové a korektní posouzení všech známých variant, včetně výše identifikované nesprávně vyloučené varianty.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz pořizovatele na použití kolektorů jako jediné možné řešení vzniku útvarové křižovatky není správný. Toto by bylo nesouladné s ČSN.

Lze odkázat na str. F-5 ÚS, kde je uvedeno *„MÚK Troubsko bude propojená s MÚK Brno-západ kolektory či zkapacitněním"*. Podobně je to na str. C-13 ÚS, kde je uvedeno, pro vztah MÚK Troubsko a MÚK Brno-západ: *„Křižovatka MÚK Brno-západ zůstává ve stávající poloze, obě křižovatky jsou však propojeny buď kolektory, nebo vícepruhovým uspořádáním."* Podobně na str. C-19, C-26, C-38, C51, C-57, C-63, C-69, C-76, C-82, C-88, C-95, C-100, C-105, C-107.

Řešení na výkrese Ing. Kalčíka z roku 2016 bylo založeno právě na výše zmiňovaném vícepruhovém uspořádání. To bylo však osobami, které připravily dopis k podpisu náměstku hejtmana Malečka, ignorováno.

Je zde tedy doložen účelový postup zpracovatele ÚS a také náměstka hejtmana Malečka, kdy navrhované křižovatky komunikace 43 a dálnice Dl na území Brno-Bosonohy a obce Troubsko byla přípustná v letech 2017 — 2018 bez jakéhokoli detailnějšího výkresu, zatímco pro variantu Optimalizovanou, pro kterou výkresová dokumentace existovala, a každému odborníkovi muselo být zřejmé, že zde je správně použito vícepruhové uspořádání, došlo k jejímu nezahrnutí do variant v ÚS I vyloučení z reálných variant, a to tedy na základě chybné argumentace ve sdělení náměstka hejtmana Malečka ze dne 19. 11. 2018.

Navíc ukázka tohoto typového řešení byla demonstrována na veřejném představení ÚS (viz videozáznam) dne 10. 12. 2018, a to právě na ukázce odkazované ve výše uvedené připomínce č. 36.

V této chvíli to muselo být přítomným zpracovatelům zcela zřejmé, že v pořizování ÚS došlo k zásadní vadě a byli povinni konat k nápravě.

To, že nápravu nesjednali je také možno vnímat jako zcela účelové, aby prosadili jižní obchvat Kuřimi. Zde do hry vstupuje otázka rizika střetu zájmů.

38. Lze namítnout, že nelze vyloučit střet zájmů pro vedoucího zpracovatele ÚS nadřazené sítě, Ing. arch. Kynčla, který kromě funkce zpracovatele ÚS nadřazené sítě je současně i projektantem zapojeným v zásadní roli do přípravy mega-projektu vybudování Obytného souboru Kuřim-Záhoří. Architektonická kancelář kde je jedním ze dvou hlavních podílníků, objednala zpracování, zjevně jako subdodávku Oznámení EIA pro první fázi tohoto záměru[3]. V tomto případě se jedná o mega-záměr, kdy jen první fáze toho záměru dle Oznámení EIA má zajistit bydlení cca 3460 obyvatel v celkem 1230 bytových jednotkách a rodinných domech, tedy se jedná o mnohamiliardovou investiční akci, kde je jistě nezanedbatelná zainteresovanost projektanta. V předmětném Oznámení EIA z prosince 2016 je předmětný záměr uveden formulací ***„V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 – Brno — Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi"***. Je tedy zjevné, že předmětný projekt jednoznačně předjímá realizaci jižního obchvatu Kuřimi a z tohoto hlediska bylo také v Oznámení EIA postupováno, a tedy bylo z úrovně projektu předjímáno, že nebude realizován severní obchvat Kuřimi. Na prezentaci Návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK dne 26. 1. 2019 padla z pléna otázka, zda Ing. arch. Kynčl oznámil v souvislosti s ÚS nadřazené sítě střet zájmů. Náměstek hejtmana Maleček veřejně uvedl, že o takovém oznámení střetu neví. Je nepochybné, že pokud ÚS nadřazené sítě byla zpracována se silnou preferencí ve výběru variant pro jižní obchvat Kuřimi a pokud ÚS nadřazené sítě uzavírá třemi variantami pro posouzení v Aktualizaci ZÚR JMK, kde ve všech z nich je invariantně jižní obchvat Kuřimi a kdy v době pořizování ÚS nadřazené sítě došlo ke skandálu, kdy nejaktuálnější varianta Optimalizované trasy D43 byla neoprávněně vyloučena z posuzovaných variant a dopis takto činící byl náměstkem hejtmana veřejně prezentován 10. 12. 2018 jako odpověď projektantů jeho prostřednictvím, pak je nepochybné, že takto podivně zpracovaná ÚS nadřazené sítě nemůže být akceptována jako důvěryhodný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR a vyloučení variant a že celý proces posuzování variant musí být proveden přímo v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a zde plně posouzen z hlediska SEA a HIA a plně odůvodněn v Odůvodnění opatření obecné povahy — Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Lze odkázat i na doplnění připomínky č. 38.

[3] Viz str. 3 Oznámení EIA — dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA JHM1353

39. Nebyl vyhodnocen obchvat Bosonoh v dlouhodobě požadovaném trasování, tj. odvíjející se na západě od stávající II/602 již v prostoru, kam je umisťována MÚK D43 v Bystrcké trase, trasovaný v přímém kontaktu s dálnicí D1, tedy v maximální možné vzdálenosti od obytné výstavby Brna-Bosonoh (a v kritickém úseku v tubusu), a napojovaný zpět naII1/602 dále k východu oproti trasování v ÚS nadřazené sítě. Toto je nutné prověřit při pořizování Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána. V AZÚR neupraveno.

40. Ve variantě bez MÚK na D1 pro přímé napojení Brna-Bystrce (tedy bez Hitlerovy trasy) nebyl prověřen západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích. Toto je nutné prověřit při pořizování Aktualizace ZÚR.

S tvrzením pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (0312019), že „Zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu. Obchvat Troubska nebude při Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK řešen" nelze souhlasit a lze poukázat na to, že AZÚR navrhují východní obchvat Troubska a odmítly se zabývat západním obchvatem Troubska.

To je zásadní rozpor, který musí být napraven.

41. Ve variantě S.2 posuzované v ÚS nadřazené sítě byl zahrnut obchvat Bystrce-Zámostí a Kníniček. Zařazení této přeložky silnice III. třídy do nadřazené sítě je neadekvátní. Nicméně tato přeložka silnice III. třídy se zachováním její kategorizace je zásadní pro vyřešení nadměrné dopravy v ulicích U ZOO v Bystrci a Ondrova v Kníničkách. Na hranici Bystrce a Kníniček podle studie zadané městem Brnem v roce 2017 byla zjištěna průměrná denní intenzita dopravy v pracovní dny 9.5 tis. vozidel denně, přičemž navíc provoz po dané komunikaci má velmi významná ranní a odpolední maxima, kdy je efektivně komunikace naplněná prakticky na svoji kapacitu. Podle kartogramu BKOMu z roku 2017 je pro úsek ulice Bystrcká od křižovatky k nájezdu do obchodního centra, kde probíhá obsluha obchodního centra, uváděno 14 tis. vozidel denně. Na křižování krajských silnic 11/384 a III/3846 je nutné doplnit MÚK. Toto je nutné zahrnout do pořizování Aktualizace ZÚR.

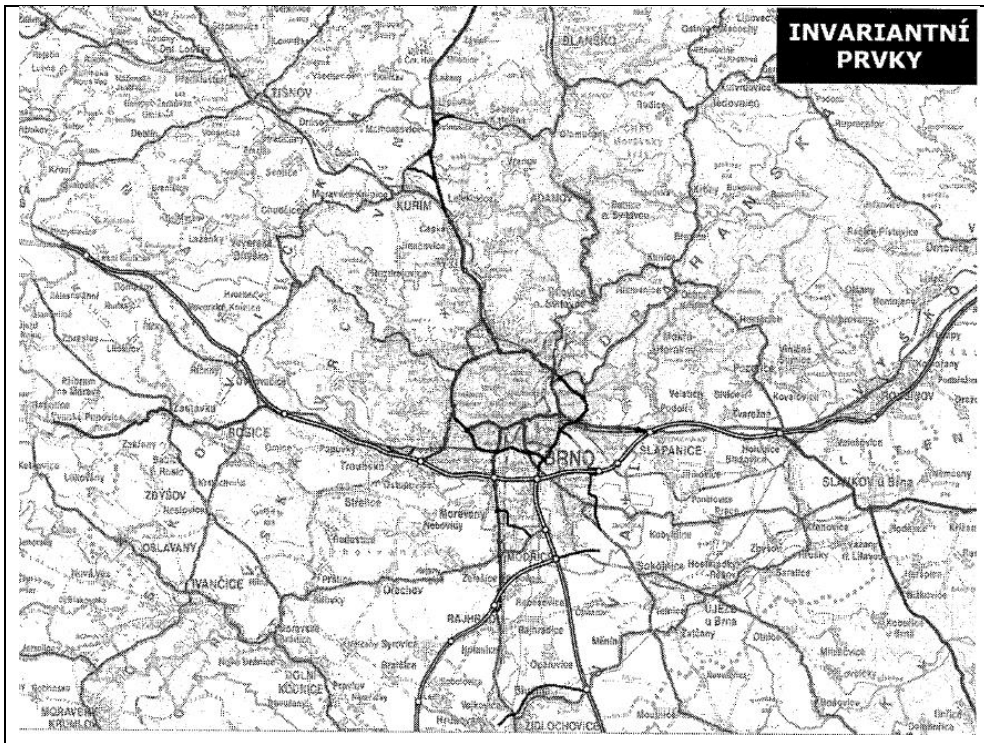
Nelze akceptovat vyjádření pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), když uvedl, že se, jedná o laický pohled", Naopak naprosto nelogické bylo vytvořit v ÚS variantu pro páteřní silniční síť, tedy komunikace typu dálnic a silnic I. třídy — variantu S.2, kde mezi tyto skutečně páteřní komunikace byla naprosto nelogicky (laicky?? , nekompetentně??) včleněna přeložka komunikace III. třídy v řešení Ing. Kalčíka jak bylo předloženo krajskému úřadu pro řešení lokálního problému a ne jako součást páteřních variant, kde by tato přeložka III. třídy měla „soutěžit" s dálnicí D43 nebo čtyřpruhovou silnicí (ve variantě S.1) přes Bystrc.

To, že za zpracování této nesmyslné varianty bylo vydáno cca 1 milion korun (a ještě to zpracování je tak nekvalitní jak dokládají expertní posouzení z hlediska akustického i rozptylového) by mělo být prošetřeno a mělo by být toto zřejmě vyhodnoceno jako škoda z hlediska vydání veřejných finančních prostředků.

Připomínka 41 a:
Připomínka zahrnutí obchvatu Bystrce-Zámostí a Kníniček je i nadále zcela legitimní, a to i v kontrastu s tím, že pro nedalekou MÖ Žebětín se realizuje příložka silnice III/342 kvůli cca 3 tis. vozidel a pořizovatel AZÚR se současně odmítá se zabývat přeložkou III/3846 kde se jedná o tranzit snad až 8 tis. vozidel a ještě pořizovatel AZÚR nazývá tuto připomínku *„laickým pohledem"*.

Na zahrnutí námi a v autorizované projekční dokumentaci kvalitně odůvodněné přeložky III/3846 do AZÚR trváme.

Připomínka 41 b:
Pokud toto je „laický", tedy neodborný návrh, co pak je skutečnost, že zpracovatel ÚS, kde vedoucím týmu byl Ing. arch. Kynčl, zahrnul do VŠECH variant posuzovaných v ÚS, a to tedy jako INVARIANTNÍ PRVEK návrh místní komunikace, tedy ani ne silnice III. třídy, diagonálně přes oblast plánovaného Obytného souboru Kuřim-Záhoří — viz obrázek z prezentace Ing. arch Kynčla z 10. 12. 2018:



Je nutné prověřit, jak k tomuto doslova úletu mohlo dojít.

Připomínka 41c:
Navíc je nutné prověřit, zda tato situace nebyla pokusem jak zneužít ÚS za cca 20 milionů k získání snad nějaké výhody pro výše uvedený projekt soukromého developera, kde Ing. arch. Kynčl je podle územního řízení veden „Hlavní inženýr projektu" a jako „Zodpovědný projektant".

Připomínka 41d:
Přitom v Zadání ÚS žádný takový požadavek nenalézáme, a tedy vzniká podezření, které je nutno prošetřit, zda se jednalo nebo nejednalo o soukromou, resp. dokonce snad osobní, iniciativu Ing. arch. Kynčla a zda to má nebo může mít souvislost s možným rizikem střetu zájmu.

Zpracovatel ÚS v následném dokumentu vypracovaném v rámci 2. dodatku Smlouvy pro ÚS tzv. Dodatku ÚS (pro tzv. variantu S. 10 „Poučenou"), na str. B-1, pod nadpisem *„Invariantní návrhové prvky"* následně **<u>uznal nutnost vypuštění</u>** absurdního invariantního prvku, místní komunikace ve středu plánovaného obytného souboru Kuřim-Záhoří a uvedl *„U poučené varianty S. 10 není oproti předchozím variantám navržen invariantní návrhový prvek „místní komunikace v Záhoř/', neboť její lokální význam v systému neodpovídá nadmístní úrovni prověřované komunikační sítě".*
K tomuto vypuštění tohoto záměru (laického? nekvalifikovaného?, ovlivněného střetem zájmu?", ??) došlo až po úhradě cca 20 milionů za ÚS a tedy ÚS obsahuje zde zásadní vadu.

42. V invariantních prvcích na str. B-11 ÚS nadřazené sítě je zakreslena neexistující spojka z Kuřimi-Podlesí k silnici II/386. Tuto komunikaci nesporně není možné vnímat jako součást nadřazené sítě, na kterou se měla ÚS nadřazené sítě soustředit. Je zařazení tohoto invariantního prvku (sic!) „iniciativní" činnost projektanta ÚS nadřazené sítě, který je osobně zapojen do projektu Obytného souboru Kuřim-Záhoří, pro který je tato vnitroareálová komunikace významná?

S vypořádáním této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) nesouhlasíme — viz i níže připojené připomínky 42a a 42b.
Trváme na plném vypořádání.

Připomínka 42a:
Za zcela absurdní považujeme vyjádření pořizovatele, který pro informaci zastupitelů JMK v 03/2019 uvedl: *„Uváděná místní komunikace není součástí nadřazené sítě, je součástí lokální sítě. Vzhledem k tomu, že tato komunikace po realizaci souboru Záhoří a MÚK Podlesí značně ovlivní místní distribuci intenzit, bylo by možno napadat naopak její neuvažování. Nejde ani o vnitroareálovou komunikaci, bude tvořit významný příjezd do části města"*

Toto tvrzení je i v rozporu s postupem zpracovatele vedeného Ing. arch, Kynčlem, kdy zpracovatel ÚS v následném dokumentu vypracovaném v rámci 2. dodatku Smlouvy pro ÚS tzv. Dodatku ÚS (pro tzv. variantu S. 10 „Poučenou"), na str. B-1, pod nadpisem *„Invariantní návrhové prvky"* následně u**znal nutnost vypuštění** absurdního invariantního prvku, místní komunikace ve středu plánovaného obytného souboru Kuřim-Záhoří a uvedl *„U poučené varianty S. 10 není oproti předchozím variantám navržen invariantní návrhový prvek „místní komunikace v Záhoří", neboť její lokální význam v systému neodpovídá nadmístní úrovni prověřované komunikační sítě".*

K tomuto vypuštění tohoto záměru (laického?, nekvalifikovaného?, ovlivněného střetem zájmu?", ??) došlo až po úhradě cca 20 milionů za ÚS a tedy ÚS obsahuje zde zásadní vadu.

Postupy územního plánování v JMK za této situace nelze vnímat více než podivné a situace v územním plánování na Krajském úřadě JMK by měla být hloubkově prověřena.

Připomínka 42b:
Pořizovatel obhajuje zařazení předmětné místní komunikace jako invariantního prvku, když tvrdí, že *„Síť místních komunikací, která je v ÚS uvažována, je uváděna v zadání ÚS (kap. 4 písm. d jako „v Kuřimi nová komunikace v Záhoří mezi V43 a 11/386"), proto je spekulace o iniciativě projektanta je zcela zavádějící"*

Zadání ÚS tak jak bylo uvedeno v odůvodnění ZÚR z roku 2016, v kap. G.9. od str. 395 žádný odkaz na „Záhoří" neobsahuje. Odkaz na „novou komunikaci v Záhoří mezi I/43 a 11/386" jako na významnou místní silnici se objevil v modifikovaném návrhu Zadání ÚS z ledna 2017, tedy po nástupu nové krajské samosprávy, a tato změna zde byla vložena, aniž by byla kdekoliv a jakkoliv odůvodněna.

Obhajování této odchylky od zadání veřejně projednaného v procesu pořizování ZÚR JMK je nepochybně podivné, stejně tak jako postup, že se veřejně projednané zadání neveřejně (tedy pod vlivem jen omezeného počtu osob) měnilo.

Obhajování úředníky v 03/2019 je v rozporu je i v rozporu s postupem zpracovatele vedeného Ing. arch, Kynčlem, kdy zpracovatel ÚS v následném dokumentu vypracovaném v rámci 2. dodatku Smlouvy pro ÚS tzv. Dodatku ÚS (pro tzv. variantu S. 10 „Poučenou") z 02/2019, na str. B-1, pod nadpisem „Invariantní návrhové prvky" následně **uznal nutnost vypuštění** absurdního invariantního prvku, místní komunikace ve středu plánovaného obytného souboru Kuřim-Záhoří a uvedl *„U poučené varianty S. 10 není oproti předchozím variantám navržen invariantní návrhový prvek „místní komunikace v Záhoří", neboť její lokální význam v systému neodpovídá nadmístní úrovni prověřované komunikační sítě .*

Postupy územního plánování v JMK za této situace nelze vnímat více než podivné a situace v územním plánování na Krajském úřadě JMK by měla být hloubkově prověřena.

43. Ve variantě D.1 je zakreslena východně od Troubska nová silniční spojka ze silnice 11/602 ke Střelicím. Tato komunikace neřeší základní problém v oblasti, tj. obsluhu Čepra ve Střelicích, naopak zbytečně by zatěžovala východní část Troubska. Tato spojka se tedy požaduje vyloučit, a

naopak je žádoucí západní obchvat Troubska vedený z okružní křižovatky na Veselce v Troubsku v dostatečné vzdálenosti od obytné zóny Troubska k Čepru ve Střelicích. Toto je třeba při pořizování Aktualizace ZÚR prověřit.

Argumentace pořizovatele, že *„Obchvat Troubska pro Čepro se historicky nachází na východní straně obce (viz ÚP z roku 1998).*" je nepřijatelnou reakcí na připomínku, poukazující na jinou alternativu. Územní plánování je dynamický proces, kde je povinností orgánů územního plánování periodicky prověřovat, zda existující územně plánovací dokumentace je stále vhodná.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

44. V kap. C ÚS nadřazené sítě „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" se s jako základním pojmem pracuje s termínem *„dopravní účinnost"*. Tento termín není definován. Tím je zcela zmařeno celé toto dílčí porovnání a tím i celá ÚS nadřazené sítě jako celek. Na ÚS nadřazené sítě se tedy nedá navazovat v pořizování Aktualizace ZÚR.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí." nelze akceptovat. Takto tento termín není v ÚS ani v ZÚR používán. Navíc takto pojatá definice není použitelná pro hodnocení společně s jinými hodnoceními, neb to není hodnocení kvantitativní.

Pokud lze vysledovat, jak je tento termín používán v ÚS, nelze zde najít jeho použití ve výše tvrzeném významu, spíše lze dovodit, že tento termín je používán jako neurčité klišé a dopravní inženýři vyšší „dopravní účinnost" spojují s významem docílené I predikované intenzity dopravy a ničím jiným. Takto úzce pojaté hodnotící kritérium nemá místo v hodnocení variant v územním plánování, neboť při úzkém pojetí vede evidentně k nesmyslům jako preferenci zavlékání dálkové nákladní dopravy do obytných oblastí sídelních útvarů, a to jen s argumentací, že po „zde vylitém asfaltu" bode dosaženo „vyšší dopravní účinnosti komunikace" díky vyšší intenzitě dopravy.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem", tedy snad notorieta, nijak nepodporuje rešerše na internetu. Při hledání termínu „dopravní účinnost" je nalezeno jen cca 800 odkazů, přičemž z nejvýše frekventovaných se na prvních dvou místech objeví odkazy na tato klišé v územně plánovacích dokumentech JMK a následují odkazy na kompresory, motory, hospodářství tedy to jen potvrzuje naprostou neurčitost tohoto termínu a rozporuje to, že se jedná je „obecně zažitý pojem". Je tedy nutné toto klišé neprodleně opustit a nelze s ním odůvodňovat výběr variant pro páteřní komunikace v JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

45. Veličina „dopravní účinnost" při absenci její jasné definice není kvantifikovatelná. Není ji tedy možné použít pro verifikovatelné hodnocení. Na ÚS nadřazené sítě se tedy nedá navazovat v pořizování Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

46. V popisu metodiky hodnocení variant v kap. C.21.1 ÚS nadřazené sítě je v samém úvodu uvedeno: *„Základním předpokladem hodnocení variant je, že tyto nové trasy budou vedeny mimo současně urbanizované koridory nebo bez rizika jejich budoucího obestavění anebo bude možno na*

těchto trasách realizovat taková opatření, která by umožnila splnit normové, ale i vizuální či pocitové požadavky na vložení nové trasy do území". Je naprosto zjevné, že tento *„základní předpoklad"* nebyl v hodnocení naplněn, neboť nově navrhované trasy jsou vedeny na řadě míst v současnosti urbanizovanými koridory, a přitom nebylo prokázáno, že bude možné splnit normové hodnoty, tedy i zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti. Je to prokázáno už tím, že rozptylová a hluková studie totiž nepracují s kumulativními hodnotami znečištění ovzduší, ale jen s přírůstky/úbytky hodnot, a to navíc s nespolehlivě odhadovaným stávajícím stavem. Nebylo tedy provedeno porovnání s normovými hodnotami a hodnocení je tedy nepoužitelné. Na ÚS nadřazené sítě se tedy nedá navazovat v pořizování Aktualizace ZÚR.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Vypořádání je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

47. V popisu metodiky hodnocení variant v kap. C.2.1.1 ÚS nadřazené sítě je uvedeno: *„Výběrem variant s nejlepší dopravní účinností tak lze reálně ovlivňovat toky dopravy. V případě opačného přístupu bude doprava tím elementem, kterému se bude rozvoj a tedy i územní plánování podřizovat."*. Je nepochybné, že doprava má maximálně sloužit a minimálně negativně zatěžovat obytné oblasti. Faktem však je, že ÚS nadřazené sítě, a to jak v dopravním hodnocení, tak i v celkovém hodnocení postupuje zcela v rozporu s tímto cílem a dosažení maximální intenzity na komunikaci podřizuje výběr variant. ÚS nadřazené sítě tak zásadním způsobem chybuje, neboť nepostupuje ani tak, aby tranzitní doprava (a to včetně dopravy dálkové těžké nákladní) byla řešena standardními postupy, tj. vyvedením na obchvat zcela mimo urbanizované území. Toto je zásadní vadou a studie tedy nemůže být použita jako smysluplný podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Vypořádání je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky. Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

48. Na str. C-2 ÚS nadřazené sítě je odkazováno na grafické hodnocení *„dopravní účinnosti"* v příloze C.I. V této příloze jsou však pouze schémata s predikovanými hodnotami intenzit celkové dopravy, tedy není pravdou, že je zde uvedena *„dopravní účinnost".* Jak už bylo namítnuto výše, termín *„dopravní účinnost"* není definován, nicméně z přílohy C1I je zřejmé, že hodnotitel dopravy zužuje význam na celkovou intenzitu dopravy. Bylo by tedy správné nezamlžovat situaci a prostě konstatovat, že v příloze C.1 jsou schémata s vybranými hodnotami celkové intenzity dopravy. Nic jiného totiž v příloze C.1 není.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz na vypořádání připomínky č. 44 je zde irelevantní i proto, že vypořádání této připomínky je zde věcně nesprávné.

49. Ať už je *„dopravní účinnost"* cokoliv, nelze souhlasit, že pro posuzování dopravy lze použít pouze celkové intenzity dopravy. Nejzávažnější negativní vlivy na obyvatelstvo působí nákladní (a zejména kamionová) doprava. Podle existujících dopravních modelů bylo určeno, že na obchvatu Brna v Boskovické brázdě by mělo být 3,5 tisíce nebo i 4,5 tisíce vozidel nákladní dopravy. Toto musí být řádně hodnoceno a vzhledem k neúplnosti a tím i nepoužitelnosti ÚS

nadřazené sítě toto posouzení pro všechny známé varianty musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz na vypořádání připomínky č. 44 je zde irelevantní i proto, že vypořádání této připomínky je zde věcně nesprávné.

50. Dopravní modelování v ÚS nadřazené sítě je problematické i v tom, že je nesouladné s řadou dřívějších modelů dopravy-viz souhrn v posouzení Ing. Strnada (2011), kde na str. 36 jsou uvedeny údaje pro celkovou intenzitu obchvatu Brna v Boskovické brázdě z Generelu dopravy a z dopravních modelů vypracovaných firmou ADIAS (nyní součást HBH Projekt spol. s r.o.) z let 2008 a 2010. Tyto dopravní modely pro rok 2030 uvádí intenzitu nákladní dopravy v rozmezí 3,5 — 4.5 tis. vozidel denně. Např. model pro variantu D6 pro rok vzdálenější, pro rok 2035 (očekávaný nárůst mezi 2030 a 2035 podle normativního dokumentu rezortu dopravy je cca 4-6 %), uvádí pouze 2,5 tis. vozidel nákladní dopravy, tedy pouze 53-68 % dříve publikovaných intenzit. Tak velké rozdíly jsou pochopitelně, bez poukázání na chyby v předchozích výsledcích téže firmy, naprosto nepřípustné. Dopravní modelování musí tedy být z tohoto a z řady dalších důvodů uváděných v těchto připomínkách zcela opakováno, a to nezávislou firmou, v procesu pořizování ZÚR JMK.

Tvrzení pořizovatele, že *„Modelování Generelu dopravy neprováděla spol. ADIAS ani HBH projekt, ale CityPlan."* je nesmyslnou výtkou, protože ani v připomínce, ani ve studii Strnad (2011) se netvrdí, že *„Modelování Generelu dopravy neprováděla spol. ADIAS nebo HBH projekt"*. Pořizovatel by se měl s touto studií řádně seznámit, než bude komentovat vyjádření veřejnosti. Je však pravdou, že odkaz na CityPlan není na str. 36, ale na str. 33 — viz str. 33 předmětné studie. Za tuto nepřesnost odkazu se omlouváme. Trváme na řádném vypořádání upřesněné připomínky.

Tvrzení pořizovatele (a zde je případné použít jeho termín — „filosofování") o hospodářské krizi a konjuktuře je ve vztahu k predikcím počtu vozidel na obchvatu Brna v roce 2030 je nepřípadné. V dopravním plánování na dobu za 26 let (Generel dopravy z roku 2004 obsahuje predikce na rok 2030) se uplatní především dlouhodobé trendy a neměly by zde dominovat několikaleté výkyvy. Skokovou změnou byl vstup do EU v roce 2004 a ten se projevil tak, že intenzity predikované modelováním firmy CityPlan na řadě existujících silnic byly podhodnocené. Pokud bychom na toto nahlíželi i z hlediska cele silniční infrastruktury, tedy i budoucích silnic, měly by být predikované intenzity na obchvatu Brna společně se zbytkem silniční infrastruktury podobně podhodnocené. Tyto zde dle

Generelu dopravy JMK jsou 16,3 — 20,5 tis. vozidel denně na obchvatu města Brna. Když toto bylo z CityPlan předloženo na JMK, bylo toto odmítáno Odborem dopravy, ale CityPlan si to zjevně obhájil, protože i přes písemné námitky odboru dopravy ke korekci od CityPlan nedošlo.

Pokud pořizovatele odkazuje na rekonstrukci I/52 v roce 2010 a vyvozuje z toho vysvětlení pro nižší predikované hodnoty pro predikce z roku 2010, pak to jen podporuje hodnoty predikce z roku 2008, které jsou vyšší a protože od té doby nastal velmi významný nárůst intenzit dopravy, a to mezi roku 2010 a 2016 dle oficiálních sčítání narostla intenzita těžké nákladní dopravy na hraničním přechodu v Mikulově na 220 % (a predikce projektu CENTROPE podle publikovaných dokumentů predikovaly nárůst na 240 %), pak je logické, že při argumentaci pořizovatele o vazbě mezi I/52 a plánovanými komunikacemi severně od Dl by predikce pro obchvat Brna v Boskovické brázdě měla dát vyšší predikované intenzity než predikce CityPlan z 2004 a ADIAS z 2008. Toto ovšem v predikcích ADIAS pro ÚS není, naopak je zde pokles pod predikce z roku 2010 a to je tedy rozpor a další důkaz nesprávnosti dopravního modelování pro ÚS.

Je to možné doložit i intenzitami predikovanými pro rok 2040 dle CityPlan, které jsou v TES pro D43 pro úsek Bořitov D35, kde intenzity dopravy jsou pro rok 2040 0 cca 10 tis. vozidel vyšší než predikce ADIAS pro rok 2035, a to by zasloužilo detailní analýzu i proto, že CityPlan na rozdíl od ADIAS zjevně umí zahrnout širší vztahy za hranicí JMK (byť ani CityPlan zde nezahrnuje nadnárodní vliv realizace TEN-T).

Připomínku je nutné řádně vypořádat.

51. Dopravní modelování předložené v ÚS nadřazené sítě je netransparentní v tom, že není doložena matice mezioblastních vztahů a není doloženo, jak tato matice byla získána. Toto musí být doloženo pro dopravní modelování, které nevyhnutelně musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR.

Naprosto nelze souhlasit s postojem pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „Není naprosto zvykem, že by byly dokládány matice mezioblastních vztahů, které představují zřejmé nejcennější know-how modeláře. Ostatně podatelem dovolávaný mode/ Dufka 2007 žádné matice také nedokládá". Naopak toto je nutné prověřovat právě proto, že na těchto maticích závisí smysluplnost modelování a jak je dokládáno i jinými rozbory, modelování ADIAS je velmi problematické, když např. pro rok 2035 u Bystrce vykazuje nižší intenzity, než jsou intenzity dle BKOM z let 2016/2017. Takové modelování, jaké ADIAS (ostatně nečlen zpracovatelského týmu pro ÚS dle smlouvy s JMK) předložil do ÚS je zcela nepoužitelné.

52. Dopravní modelování předložené v ÚS nadřazené sítě je netransparentní v tom, že nejsou zveřejněny všechny ostatní vstupní hodnoty použité v dopravním modelování. Těmito vstupními parametry nejsou totiž jen „odpory" jednotlivých komunikací (které byly v dopravním modelování pro ÚS nadřazené sítě chybně nastaveny jako identické pro všechny komunikace), ale i další parametry, kterými se úloha dopravního modelování matematicky řečeno *„regularizuje"*. Toto musí být doloženo pro dopravní modelování, které nevyhnutelně musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

53. Kritéria/parametry, jejichž seznam je uveden na str. C-3 až C-4 ÚS nadřazené sítě jsou parametry sekundární v porovnání s otázkou, kam je trasována tranzitní nákladní doprava, která nepochybně má největší negativní vliv na obyvatelstvo (nejvyšší emisní faktory, nejvíce hlučná vozidla, doprava neutichající v noci, atd.).

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

54. Mnoho stránek čítající verbální hodnocení těchto cca 32 parametrů v kap. C.3 ÚS (str. C-10 až C-103) nadřazené sítě pro 15 hodnocených variant je naprosto nepřehledné a není nijak doloženo, jak jednotlivé dílčí hodnocení jsou hodnoceními kladnými nebo zápornými. Toto tedy není hodnocení, podle kterého je možné hodnotit výhodnost nebo nevýhodnost jednotlivých variant.

Hodnocení variant v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK musí tedy být provedeno v první řadě hierarchicky tak, že budou identifikovány ty urbanizované oblasti, kde již minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečistění ovzduší nebo kde by takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování (tj. s výhledem na nejméně 20 — 30 let) mohlo hrozit. Následně musí být navržena taková úprava dopravní infrastruktury, která spolehlivě a prokazatelně zajistí dodržení zákonných limitů. I zde pak je nutno postupovat hierarchicky, a to nejprve ocenit nejvýznamnější složku dopravního proudu, tj. nákladní dopravu a zejména tranzitní nákladní dopravu, která má nejvýznamnější negativní vlivy na obyvatelstvo. Prvním mezi nápravnými opatřeními musí být aplikace standardních a obecně podporovaných dopravních opatření, tj. obchvatů pro všechny sídelní útvary, tedy nejen pro malé obce, ale i pro druhé největší město ČR, Brno a jeho aglomeraci. **To, že výsledné hodnocení metodikou použitou v ÚS nadřazené sítě nedošlo k vymezení jakékoliv komunikace pro vyvedení tranzitní I nákladní dopravy z Brna a Brněnské aglomerace je jednoznačným průkazem totálního selhání metodických postupů aplikovaných v ÚS nadřazené sítě**. Na takto chybnou ÚS nadřazené sítě nelze tedy navazovat a toto musí být napraveno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Jako vypořádání je zde nakopírován text od věcně jiné připomínky, konkrétně připomínky č. 4. Takto nelze vypořádávat připomínky veřejnosti.

55. I závěry dopravního hodnocení na str. C-103–C-109 ÚS nadřazené sítě jsou chybné. Opět zde schází hierarchické hledisko a uvážení, do jaké míry vedou jednotlivé varianty k nápravě v těch urbanizovaných oblastech, kde již v minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečištění ovzduší nebo kde takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování (tjn s výhledem na nejméně 20–30 let) by mohlo hrozit. Nic takového zde není. Na takto chybnou ÚS nadřazené sítě nelze tedy navazovat a toto musí být napraveno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

56. Lze ukázat na naprostou nesprávnost hodnocení např. na str. C-104 ÚS nadřazené sítě, kde je uvedeno, že *„Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43". Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43". Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43" v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny — dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8—14 tis. voz. /den na 1—8 tis. voz. /den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43") zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. 1/1/3844 v Bystrci — Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy."* Toto je zcela absurdní argumentace, kdy se zpracovatel ÚS nadřazené sítě snaží čtenáři studie namluvit, že v údolí, kde jsou situovány Jinačovice, Rozdrojovice a Kníničky, dojde ke zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně, a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever — jih. Je nepochybné, že tato tranzitní doprava sem za takovéhoto chybného řešení přivedena bude, neboť pokud neexistuje obchvat Brna (což je řešení doporučované v závěru ÚS nadřazené sítě), pak ze dvou zbývajících koridorů sever —jih, tj. (1) Česká — Řečkovice — VMO — dálnice Dl a (2) Jinačovice — Rozdrojovice — Kníničky — Brněnská přehrada – Bystrc — Bosonohy — dálnice Dl — má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout. Přivedení těžké nákladní dopravy do tohoto údolí, kde v současnosti žádná není,

je naprosto bez debaty mimořádně negativním vlivem. I problematické dopravní modelování pro doporučovanou variantu S.I zde uvádí 4.3 tis. vozidel nákladní dopravy, zatímco v tzv. nulovém stavu 00-2035 je zde celková nákladní doprava pouhých 0,8 — 0,9 tis. vozidel denně a v reálu je i toto možné zpochybnit, neb v současnosti je na komunikaci 111/3846 omezení tonáže, takže do této oblasti z důvodu dopravního značení nemůže vjíždět např. žádná kamionová doprava. (Nesprávnost dopravního modelování v ÚS nadřazené sítě je zde doložitelná i porovnáním reálně získaných intenzit dopravy v oficiálním sčítání z roku 2016 opraveným konfidentem nárůstu cca 9 % na 507 vozidel nákladní dopravy — nicméně i nulový stav 2020 zde uvádí údaj 0 40 % vyšší.) Má-li přivedení 4,3 tis — 0.5 tis = 3,8 tis nákladních vozidel denně a otevření tohoto území pro dálkovou kamionovou dopravu včetně těžké nákladní dopravy v noci podle zpracovatelů ÚS nadřazené sítě přinést zlepšení místní situace. pak toto je zcela nesmyslné tvrzení. Vzhledem k výskytu takto naprosto nesmyslných tvrzení v ÚS nadřazené sítě, která zjevně vedla k nesmyslným závěrům této studie, nelze než konstatovat, že tato ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Je zcela absurdní jak pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 tuto připomínku vyhodnotil.

Zcela zanedbal standardní řešení, tj. přeložku silnice III/3846, kterou sám zahrnul do varianty S.2, tj. obchvat Kníniček a Bystrce-Zámostí. Vyhodnocení varianty S.2, stejně jako vyhodnocení ostatních variant nemá vůbec smysl diskutovat v situaci, kdy v ÚS bylo použito problematické dopravní modelování a co nepokazilo dopravní modelování, to je zmařeno naprosto vadnými studiemi pro akustické a rozptylové hodnocení (viz předložená expertní hodnocení), jakož je nesmyslnou metodikou porovnávání variant.

57. Za povšimnutí stojí, že hodnota přidané nákladní dopravy o intenzitě 3,8 tis vozidel denně v ÚS nadřazené sítě navrhované zavléci do oblasti Jinačovice — Rozdrojovice — Kníničky — Brněnská přehrada – Bystrc — Bosonohy je zjevně dopravou, která v předchozích dopravních modelech (ADIAS, 2008 a 2010) byla vedena po obchvatu celého Brna v Boskovické brázdě. Tedy pokud je zde nyní uvedeno pro variantu D.6 pouze 2,5 tis. vozidel, pak je to zjevně chybné, neb tato doprava byla reálně předpověditelná jak v modelech téže firmy v letech 2008 a 2010 a je reálně předpověditelná i v současnosti, nicméně chybný způsob dopravního modelování bez respektování reálně existujících „odporů" komunikací nepochybně přispěl k nesmyslnému výsledku dopravního modelování na němž stojí a padají celé hlukové a rozptylové studie a tím i celá ÚS nadřazené sítě. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vyhodnocení této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je naprosto nepřijatelné a lze odkázat na reakci uvedenou výše k připomínce č. 50.

Trváme na řádném vypořádání po sjednání nápravy, tj. přepracování naprosto nepoužitelné ÚS.

58. Je také naprosto nepochybné, že tranzitní doprava vzhledem k Brněnské aglomeraci nepatří do existujícího koridoru (1) česká — Řečkovice — VMO — dálnice D1, kudy je dnes vedena, a současně nepatří do doposud neexistujícího a v ÚS nadřazené sítě prosazovaného koridoru (2) Jinačovice — Rozdrojovice — Kníničky — Brněnská přehrada Bystrc — Bosonohy — dálnice D1. Správně na věc nahlížel skutečný zkušený dopravní odborník, autorizovaný dopravní projektant, jehož pohled na rozdělení celkového dopravního toku od severu k Brnu je v principu platné dodnes. Jeho autorizované posouzení z roku 2011 i na základě dopravní studie firmy DOPING (objednatel ŘSD) jasně konstatovalo, že *„Z uvedených numerických údajů po korekcích na očekávaný nárůst dopravy do roku 2030 (stejnou metodikou jako pro studie ADIAS) je možné odvodit, že zjevně prakticky celá tranzitní doprava ve směru S–J se přesouvá na R43 (obchvat města*

Brna v Boskovické brázdě a přesouvá se sem i část vnitřní dopravy pro oblast brněnské aglomerace a přilehlých obcí". Toto je ve spojení s modely ADIAS (2008 a 2010) velmi pozitivní fakt, neboť obchvatem Brna v Boskovické brázdě se zjevně maximalizuje možné odlehčení Brna od tranzitní dopravy pro směr – jih v oblasti severně od D1. Pokud však ÚS nadřazené sítě chybně odmítne jakoukoliv komunikaci pro odvedení této dopravy do prostoru mimo urbanizované části Brna, pak nastane pouze to, že z Brna a Brněnské aglomerace není odkloněno v daném prostoru ani jedno tranzitní vozidlo a situace v dopravně přetíženém Brně se může pouze zhoršovat, neboť kumulativně přes Brno pojede stejná doprava, jak je tomu v současnosti, tj. veškerá doprava. Toto ale logicky nemělo být cílem pro optimální řešení dopravní situace při zpracování ÚS nadřazené sítě. Jediná viditelná logika k tak nesmyslnému řešení jako obsahuje ÚS nadřazené sítě, se jeví nešťastný a nepřípustný pokus prosadit vhodnější podmínky pro doposud neexistující mega-záměr obytný soubor Kuřim-Záhoří. Je však nepochybně zcela nepřípustné prosazovat parciální developerské zájmy na úkor existujících obytných zón čistého bydlení. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Vyhodnocení této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je naprosto nepřijatelné.

Pokud se pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) hájí tvrzením, že „Zpracovatel došel k závěru, že tranzitní doprava je ve vztahu sever—jih minimální.", pak není vůbec odůvodněno do AZÚR zahrnovat transevropskou komunikaci TEN-T.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) zcela evidentně směšuje tranzit nadkrajského a republikového významu s tranzitem vzhledem k brněnské aglomeraci.

59. V celém hodnocení v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě není naprosto žádné hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malhostovice/Drásov/Všechovice/Skalička a v oblasti Lipůvka. To je zásadním pochybením, neboť z dopravního hlediska trasování koridoru 43 v Optimalizované variantě v cca polovině vzdálenosti mezi sídly (Lipůvkou a Nuzířovem), cca 1 km od obou sídel, je jednoznačným zlepšením z hlediska negativních vlivů dopravy (vyvedení dopravy z Lipůvky) bez jakéhokoliv nového negativního vlivu v této oblasti. Toto mělo být hodnoceno jednoznačně kladně, ale ÚS nadřazené sítě toto zcela ignorovala. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Vyhodnocení této připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je naprosto nepřijatelné.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 je o něčem jiném, než je věcný obsah připomínky.

Nelze odkazovat na vypořádání připomínky č. 4.

60. Obce Malhostovice, Drásov, Všechovice a Skalička nejsou v části C ÚS nadřazené sítě ani zmíněny, a to přesto, že je všeobecně známo, že zde jsou zásadní dopravní problémy se zavlečením více než 20 tis. vozidel denně, z toho cca 4,3 tis. vozidel nákladní dopravy denně (viz varianta S. 1) do oblasti, kde obce Drásov a Malhostovice jsou prakticky srostlé a kde těsně vedle navrhovaného koridoru v Drásově je rozsáhlá nová výstavba rodinných domů a kde v Malhostovicích jsou nejbližší rodinné domy ve vzdálenosti pouhých desítek metrů. Podobně problematická situace je u obcí Všechovice a Skalička, kde nová rodinná zástavba v obou obcích se v posledních desetiletích rozvíjela ve směru do relativně malého prostoru mezi oběma obcemi a kde nyní dle závěrů ÚS

nadřazené sítě by měla být trasována komunikace 43 se všemi souvisejícími negativy. Absence jakéhokoliv hodnocení v části C ÚS nadřazené sítě této extrémně negativní situace vznikající návrhy trasování komunikace 43 v trase německé dálnice je zcela absurdní a dokládá to, že varianty jako D.3 a S.1 doporučované v závěru ÚS nadřazené sítě nejsou korektně posouzené. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

61. Je neprosto nepřípustné, že ÚS nadřazené sítě ignorovala možné pozitivní řešení, tj. vyvedení dopravy ze středu obce Lipůvka a vyřešení dopravních kongescí v této lokalitě a současně bez jakéhokoli odůvodnění v části C ÚS nadřazené sítě je v závěru ÚS nadřazené sítě doporučena varianta přes oblast mezi postupně srůstajícími obcemi Malhostovice a Drásov, Všechovice a Skalička. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

62. V celém hodnocení v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě není naprosto žádné hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malé Lhoty pro variantu Optimalizovanou a pro variantu německou. To je zásadním pochybením, neboť z dopravního hlediska trasování koridoru 43 v Optimalizované variantě významně vzdáleno od sídelního útvaru Malá Lhota a vedeno vesměs za terénní vlnou v hustě zalesněném území, zatímco varianta německá je zde vzdálena pouhých cca 100–150 m od nové výstavby rodinných domů. Trasování varianty Optimalizované zde mělo být hodnoceno jednoznačně kladně, ale ÚS nadřazené sítě toto zcela ignorovala. Trasování varianty německé zde mělo být hodnoceno jednoznačně záporně, ale ÚS nadřazené sítě toto zcela ignorovala. Je absurdní, že v závěru ÚS nadřazené sítě je doporučováno, a to bez odůvodnění v textu kap C, zavlečení více než 20 tis. vozidel denně, z toho cca 4,3 tis vozidel nákladní dopravy denně (viz varianta S.1) do oblasti těsné vedle stabilizované nové rodinné zástavby. Je tedy nepochybné, že ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

63. Argumentace v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě pro oblast Bystrce je zcela absurdní. Městská část Brno-Bystrc má stabilizované dopravní napojení po II/384 s VMO, tj. v hlavním logickém směru, kam směřuje individuální automobilová doprava z Bystrce. Toto spojení je v současné době velmi zatížené, ale problém je řešitelný a je v současné době projekčně řešen. Vzhledem k tomu, že oblast Bystrce a okolních obytných oblastí je rozvojovou zónou města Brna je naprosto nevhodné do této oblasti čistého bydlení zavádět tranzitní a nákladní dopravu. Představa některých projektantů, že je vhodné napřed vyvolat problém (tj. do oblasti nezatížené tranzitní dopravou ji zavést) a pak toto za miliardové náklady se pokoušet řešit tunely nebo protihlukovými stěnami je zcela absurdní. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno, je tedy naprosto první volbou realizovat plnohodnotný obchvat dimenzovaný na intenzitu dopravy na tomto obchvatu (a vymezený v územním plánovaní s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T). Jak dokazují smysluplná dopravní modelování z Generelu Dopravy JMK (2004) a dopravních modelů firmy ADIAS (2008, 2010) a jak jsou tyto údaje shrnuty a multikriteriálně vyhodnoceny v autorizovaném posouzení Ing. Strnada (zejména z roku 2011, ale i z let 2012 a 2014) je minimálně dvoupruhový obchvat celého Brna v Boskovické brázdě smysluplným a realizovatelným řešením. Tvrzení v ÚS nadřazené sítě, že komunikace 43 přes Bystrc zde něco dopravně vylepší je tedy zcela

nedoložené, naopak na první pohled opak je pravdou. ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

64. Výše uvedenou připomínku lze doplnit, že pokud by z MÚK Bystrc měla masívněji sjíždět další doprava do města Brna a zatěžovala by takto městské části Brno-Komín, Brno-Jundrov a Brno-Žabovřesky, bylo by to nepochybně zcela nevhodné. Naštěstí známé dopravní modely, např. publikované v odůvodnění tzv. 2. ZÚR JMK, dokládají, že MÚK Bystrc není vhodná jako napojení do Brna pro cílovou dopravu. Argumentace v kap. C.3 ÚS nadřazené sítě propagující napojení Brna na komunikaci 43 přes MÚK Bystrc je tedy v rozporu se známými dopravními modely a jako taková je chybná ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

65. K výše uvedené připomínce lze doplnit, že zavlečení tranzitní dopravy do oblasti kontaktu s regionálně významnou oblasti — Brněnskou přehradou, je zcela opominuto. Zavlečení cca 20 tis vozidel denně, z toho cca 4 tis. vozidel nákladní dopravy do toho prostoru je ukázkou naprosté necitlivosti projektantů k hodnotám sdíleným desítkami tisíc obyvatel. Je v tomto kontextu příznačné, že v části C ÚS nadřazené sítě není o tomto problému ani zmínka. Žádný věcný a logický argument přitom dopravní projektanty nenutí, aby bylo nutné zavlékat tak masívní množství nákladní s tranzitní dopravy do této oblasti v situaci, kdy nebyly vyčerpány standardní projekční postupy pro projektování dopravních koridorů, a to standardní řešení s vyvedením tranzitní dopravy mimo sídelní útvar, mimo jeho rekreační oblast a mimo jeho rozvojové oblasti. Jak je dobře známo trasování obchvatu celé Brněnské aglomerace v její části severně od dálnice D1 je známo a od roku 2005, kdy kraj nechal zpracovat první studii firmou HBH Projekt spol. s r.o. byly vypracovány dokonce další, vylepšené návrhy koridoru pro tento obchvat (Ing. Kalčík, 2009, 2014, 2015, 2016). Není zde tedy nouze o realizovatelné standardní a smysluplné řešení a je tedy zcela absurdní, aby toto mohlo být ÚS nadřazené sítě zavrženo. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 vypořádána.

66. Úvahy v části C ÚS nadřazené sítě o tom, že koridor tzv. „Staré dálnice" může být v budoucnu přetížen, pokud zde nebude vybudována komunikace 43, jsou zcela absurdní. Tento koridor má jako vnitroareálová komunikace města Brna spojující Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy a napojená na Brno-Žebětín a Brno-Kohoutovice. Tato komunikace má, pokud zůstane tak je používána, nepochybně dostatečnou kapacitní rezervu na řadu desetiletí. Návrh použít tento koridor pro tranzitní dopravu je naopak tím řešením, který by zde vyvolal zásadní dopravní a logistické problémy. Je to i vidět na doslova zoufalé snaze projektantů vyřešit problém, jak zajistit aspoň podobnou dopravní funkčnost této komunikace po přivedení tranzitní dopravy do tohoto koridoru. To, jak se postupně návrhy projektantů vyvíjejí od dálnice D43 s jednou MÚK v Bystrci k neuvěřitelné skrumáži jízdních pruhů a nyní nově i druhé MÚK v Bystrci dokládají samy o sobě existenci zásadních problémů s nepřijatelnou koncepcí zásahu do města, které samo potřebuje své komunikace na svém území a nedává smysl, aby jeden z důležitých koridorů uvnitř druhého největšího města republiky byl omezen ve své funkčnosti pro město a předán k užívání dálkové tranzitní dopravě. Toto je úplný funkční nesmysl, zejména v situaci, kdy standardní řešení pro tranzitní dopravu a její vyvedení z celé Brněnské aglomerace je už cca 15 let dobře známo a prověřeno jako realizovatelné. Projektant před navrhováním absurdního řešení se zavlékáním cca

4 tis vozidel nákladní a tranzitní dopravy do městské části Bystrc a dalších městských částí měl vyloučit, že standardní řešení, tj. plnohodnotný obchvat celého Brna v jeho části severně od dálnice není realizovatelný. Toto ale projektant neudělal a ani udělat nemohl, protože standardní řešení — obchvat celého Brna — existuje a je prokázáno jako realizovatelné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 řádně vypořádána.

Argumentace, že „Označit silnici III. Tř. za vnitroareálovou komunikaci je nesprávné. Jedná se o komunikaci určenou pro obecné užívání, která spojuje několik místních částí a obcí u hranic města" je chybná. Úsek nazývaný Stará dálnice je de facto pouze na území města Brna, tedy je v rámci „areálu" města. Prakticky celý úsek od Bystrce až po Veselku v Troubsku je na území města Brna. Z Troubska je zde pouze několik domů. Bylo by dobré, kdyby se ten, kdo vypořádává připomínky, podíval taky někdy na mapu:

Tvrzení ve vypořádání připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že „ Takto by bylo lze bagatelně označit D43 za vnitroareálovou komunikaci západní Moravy" je dokonce za hranicí úsměvnosti, neboť pořizovatel tvrdí (ve vypořádání následující připomínky) při popisu funkce transevropské komunikace TEN-T„43", že její význam je aglomerační — např. tvrdí, že „bylo zjištěno, že kategorie komunikace, v daném případě nemá

podstatný vliv na výši predikovaných intenzit dopravy. Je to dáno charakterem dopravy — zde je nutno se vrátit k podstatě o jakou dopravu se jedná — tedy především o dopravu aglomerační, zdrojovou/cílovou a místní.".

Tedy toto chybné vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) je snad i symbolické pro celý ten chaos, který pořizovatel vyvolává, když přes všechna reálná fakta prosazuje komunikaci TEN-T přes obytné oblasti druhého největšího města ČR.

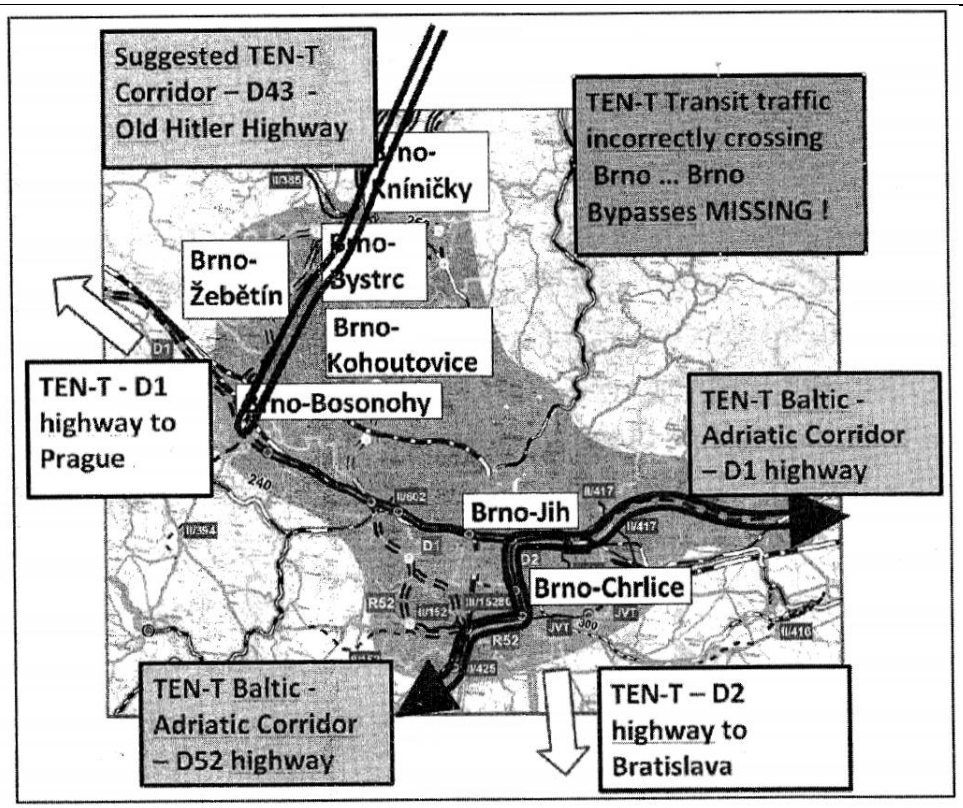
Trváme na řádném vypořádání.

67. Pokud dopravní projektant v kap. C.3.16.2 ÚS nadřazené sítě zavrhuje standardní řešení, tj. obchvat celého města Brna formulací *„Bítýšská stopa sice vykazuje určité pozitivní přínosy na městský i aglomerační systém, avšak poměrně nižší intenzity směřují pouze na dvoupruhové uspořádání (byť s MÚK).",* pak toto je zcela absurdní. Na jedné straně projektant horuje pro kapacitní čtyřpruhovou komunikaci v německé trase s cca 22 tis vozidel celkem a z toho 4,3 tis. vozidel nákladní dopravy (viz var. S.I nebo D.3) a přitom požaduje de facto nula jízdních pruhů pro obchvatovou komunikaci pro celé Brno v Boskovické brázdě, kde dle dopravních modelů z Generelu dopravy (2004) a dle modelů ADIAS z let (2008 a 2010) pro rok 2030 je predikováno 14–20.5 tis vozidel denně z toho 3,5 — 4,5 tis nákladní dopravy. To je úplně absurdní argumentace, když pro dva úseky, kde je podobná nebo dokonce stejná intenzita nejvíce zatěžující složky dopravního proudu, nákladní dopravy, a celková intenzita dopravy pouze o několik tisíc nižší, je toto standardní řešení projektantem zamítáno. Lze připomenout, že dopravní modelování v ÚS nadřazené sítě je nestandardní, neboť nebyly vzaty v úvahu v realitě existující rozdílné „odpory" jednotlivých komunikací, takže odkazování na nízkou intenzitu na trase v Boskovické brázdě v dopravním modelování v ÚS nadřazené sítě nelze odkazovat. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka není v informativním dokumentu pro zastupitelstvo z 03/2019 řádně vypořádána.

Vypořádání v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) je věcně bezobsažné a chybné, když se zde tvrdí, že „Bystrcká stopa vykazuje pro vnitřní systém podstatně vyšší pozitiva jak stopa Bítýšská". Realizací „Bystrcké stopy" k potvrzení nesmyslné koncepce, že Brno nepotřebuje žádný obchvat pro tranzitní dopravu a že se jeho intravilán má stát „středoevropskou křižovatkou dálnic" (což je absurdní tvrzení jednoho z bývalých brněnských náměstků primátora, který snad i za tento náhled na věc se stal ministrem dopravy).

Po zásadní chybě v ZÚR JMK z roku 2016, kdy pořizovatel si prosadil zavlečení jiného transevropského koridoru TEN (baltsko-jadranského koridoru) do intravilánu města, pak zde „ke kráse" schází pouze zavlečení koridoru TEN-T po komunikaci „43". Názorně to ukazuje materiál již předaný Evropské komisi:



Je nepochybné, že tato absurdní situace vyvolaná mimořádně problematickým územním plánováním v JMK nepomůže napravit situaci, kdy JMK, jako jediný kraj v ČR nezískal na výstavbu komunikací TEN-T za 16 let evropských dotací ani EURO, naopak pro „modernizaci" úseku silnice I/52 od MÚK Rajhrad po střed Brna, který byl vydáván za součást TEN-T, musel využití na MD schválené dotace cca 700 milionů korun z fondů EU odvolat a zaplatit z národních prostředků.

Takto problematické územní plánování nemá v ČR obdobu a není proto ani divu, že ani po téměř 20 letech existence krajského zřízení pořizovatel nezvládl pořídit územně plánovací dokument pro celý JMK.

Trváme na řádném vypořádání připomínky.

68. Argumentace projektanta „dopravní účinností" (kterou interpretuje prakticky jako intenzitu dopravy) ve prospěch zavlečení tranzitní dopravy do Bystrce a dalších městských částí Brna, tedy s argumentací *„nechť po komunikaci jede co nejvíce vozidel bez ohledu, kudy tato komunikace vede"*, je zcela absurdní. Projektant měl zajistit odlehčení celého města Brna od tranzitní dopravy a ne tuto dopravu s nesmyslnou argumentací o *„dopravní účinnost "„přehazovat"* z jedné městské části do druhé. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná
jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Odkaz na vypořádání připomínky č. 44 je zde irelevantní i proto, že vypořádání této připomínky je zde věcně nesprávné.

69. Argumentace projektanta na str. C-104 v kap. C.3.16.2 ÚS nadřazené sítě, kde uvádí *„Navíc dané řešení vyžaduje celkovou změnu napojení území — novou MÚK Ostrovačice a zrušení dvou stávajících sousedních křižovatek”*, je také lichá. Dnes existující MÚK ve střední části obce Ostrovačice je nepochybně zdrojem hluku a znečištění ovzduší. Nová jedna MÚK mezi současnou MÚK Kývalka a MÚK Ostrovačice neznamená zrušení mimoúrovňového křížení v tomto místě, pouze optimalizaci napojení obchvatové komunikace města Brna plynule na úsek existující kapacitní komunikace ve směru na Rosice. Toto je nepochybně náprava ne úplně optimálních řešení z minulého století, která je dopravně smysluplná. Není to tedy ani argument proti obchvatu města Brna. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Věcné připomínky veřejnosti je nepřípustné vypořádávat formulacemi typu „Jedná se o laický názor podatele”

70. Na str. 118 je v kap. C.4.6.1 uvedeno *„Urbanistická osa směřující z Brna na sever využívá pouze existující dopravně zatížený koridor v Řečkovickém prolomu (silnice V43). Navržená dálnice D43 v tzv. bítýšské stopě radiální dopravně-urbanistický systém nerozvíjí; brněnské městské části na jeho západě (např. Bystrc, Žebětín, Kníničky) nejsou dopravně napojeny na urbanistickou osu směřující z Brna na západ (na Prahu) prostřednictvím dálnice D1.”* Tato úvaha je zcela chybná, neb pomíjí fakt, že nejvíce zatěžující složku dopravního proudu, tj, těžkou nákladní dopravu ve všech známých dopravních modelech (včetně modelů ADIAS 2008 a 2010) významným způsobem je schopna přenést komunikace obchvatu celého města Brna v Boskovické brázdě, a to až do úrovně 4,5 tis. vozidel denně těžké nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že negativní vlivy této dopravy jsou násobné (až 24 x — viz odborná publikace Centra dopravního výzkumu, autor Ing. Vladimír Adamec, CSc., název: *„Vliv emisí pevných částic z dopravy na zdraví obyvatel”* publikována v časopise Doprava, 5/2005, str. 11–13) pak je zřejmé, že nelze prostě jen pracovat s intenzitami dopravy bez hlubší analýzy dopravního proudu. Násobek intenzity 4,5 tis. vozidel denně, který se uplatní, významným způsobem mění náhled na to pozitivní a negativní dopady. Je-li tato doprava vyvedena z Brna, má to velmi významný dopad. Pokud naopak je tato doprava zavlečena do obytných oblastí má to závažný negativní dopad. V realitě existence obchvatu města v Boskovické brázdě znamená přínos pro celé město Brno a přilehlé obce. Naopak zavlečení této složky dopravního proudu do obytných sídel na trase Jinačovice, Rozdrojovice, Kníničky, Bystrc a Bosonohy znamená pouze „přehození” problému z Řečkovic do Bystrce, ale není to žádné řešení. Pro město Brno je efekt této operace jen poškození oblasti doposud nepoškozené a kumulativně se pro Brno nezmění nic. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

71. Současně lze namítnout, že pokud se na str. 118 v kap. C.4.6.1 uvádí, že *„Urbanistická osa směřující z Brna na sever využívá pouze existující dopravně zatížený koridor v Řečkovickém prolomu (silnice V43). Navržená dálnice D43 v tzv. bítýšské stopě radiální dopravně-urbanistický systém nerozvíjí; brněnské městské části na jeho západě (např. Bystrc, Žebětín, Kníničky) nejsou dopravně napojeny na urbanistickou osu směřující z Brna na západ (na Prahu) prostřednictvím dálnice D1.”*

pak je toto tvrzení, zcela nesmyslné, neboť rozvíjení má být pro zasažené lokality přínosem, a ne prakticky výlučně negativním dopadem. Oblast Bystrce je obytnou oblastí, která z tohoto hlediska bude mnohem lépe dopravně obsloužena modernizovanými komunikacemi, spojnicí do Bosonoh a ulicí Kníničskou při zachování složení existujících dopravních toků, než nesmyslným přivedením tranzitní a těžké nákladní dopravy do této oblasti a nesmyslným mísení dopravy vnitroareálové v rámci Brna a dopravy tranzitní. Doprava cílová do Bystrce z oblasti mimo blízké okolí Brna a zdrojová doprava pro výjezdy z Bystrce nad 20 km vzdálenosti mimo Brno je nepochybně velmi slabá, v pracovní dny až zanedbatelná, protože dramaticky převažují jízdy do lokalit zaměstnání, a ty pro občany Bystrce jsou jednoznačně dominantně v rámci Brna a nejbližšího okolí. Spekulovat o jakési potřebě napojení Bystrce na dálnice D1 je totální úlet, navíc toto spojení existuje, a to dokonce dvěma z hlediska času/vzdálenosti velmi podobnými způsoby — na MÚK Brno-západ a na MÚK Kývalka. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky. Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

72. Obecně lze konstatovat, že hodnocení v kap. C-3 a C-4 není hodnocením ve smyslu možnosti vyhodnotit pozitiva a negativa. Jednotlivá slovní vyjádření nejsou vázána na žádnou hodnotící stupnici. Takže text 119 stran (C-10 až C-128) tvořící hlavní část části C studie je vlastně irelevantní a blíží se snad nějakým, často subjektivním, útržkovitým osobním poznámka sepisovatele této části textu. Toto dokládá nepřijatelnou úroveň této části studie a nelze ji brát za hodnocení, byť by termín HODNOCENÍ byl velkými písmeny v nadpise jak kap. 3, tak kap. 4. Na fakultě stavební by toto nemohlo být akceptováno snad ani jako ročníková práce. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Při použití výlučně kvalitativní metodologie nebylo možné zahrnout toto hodnocení pro svou nekompatibilitu do celkového hodnocení, kde ostatní dílčí aspekty jsou hodnoceny kvantitativně. Toto pochybení se stalo.

Urbanistické hodnocení je navíc naprosto nekvalitní a odkazujeme tímto na připomínky k této části hodnocení ÚS.

Na řádném vypořádání trváme.

73. Podobně je nepřijatelná kap. C.5, kde se objevují i tak věcně nedoložené a absurdně formulované závěry, že lze jen souhlasit se zpracovatelem, který je sám označil za spekulace. Viz např. *„Lze spekulovat o posílení pracovní dostupnosti a funkce Kuřimi, ale také o tzv. efektu pumpy...* v kap. C.5.1.1 na str. C-139. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

74. Za absurdní lze pokládat i obsah kap. C.2.2.Vzhledem k tomu, že většina tvrzení v této kap. nemají reálný dopad do hodnocení variant, je tato kap. de facto svojí věcnou vyprázdněností v ÚS nadřazené sítě věcně nicotná. Je zde na první pohled vidět zásadní pochybení na str. C-7, kde projektant uvádí přehled rekreačních lokalit s vysokou hodnou přírodního prostředí. Zcela opomněl oblast Brněnské přehrady, která se s mnoha tisíci rekreujícími se občany zřejmě zcela dominantní v této funkci v Brněnské aglomeraci, ale také tato oblast je z velké části pro svoji vysokou hodnotu přírodního prostředí vymezena jako oblast evropského významu a zařazena do systému lokalit NATURA 2000. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

75. Podobně nesmyslné a věcně nedoložené jako „HODNOCENÍ" v kap. C-4 (jak je doloženo výše) jsou i „HODNOCENÍ" též v kap. 5, např. v kap. C.5.1.1 formulace na str. C-139, kde se pro dálniční variantu, zřejmě jako pozitivum uvádí *„Varianta může vést k expanzi zázemí Brna pro rekreační a volnočasové účely i do přírodně a krajinářsky atraktivních lokalit nacházejících se v současnosti ve větších vzdálenostech severně od města (např. okolí Tišnova, okolí Černé Hory apod.)."* Chtěl tím snad zpracovatel naznačit, že např. z Bystrce bude teď konečně možno jet do Tišnova na výlet? Jistě to bude velmi přínosné, že místo po venkovské silnici III. třídy do Kuřimi se bude výletník řítit 130 km/h a proplétat mezi kamiony. Těch pár kilometrů této „jízdy" jednak nelze nazvat „větší vzdáleností od města" a jednak pro většinu Brna, mimo Bystrc a snad Komín a Jundrov, je využití dálnice D43 přes Bystrc pro cestu do Tišnova pouze mnohakilometrovou zajížďkou. A pro vzájemné porovnání pro cestu z centra Brna do Tišnova je rozdíl času po jižním a severním obchvatu řadově minuta, takže zde není co řešit, natož pak hloubit 1.26 km dlouhý tunel pod Kuřimskou horou pro urychlení cest na výlety je zcela absurdní. Toto a další „hodnocení" podobné kvality v kap. C.5 nelze pokládat za nic jiného než za zbytečně popsaný papír. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky. Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

76. Podobně lze připomínkovat i např. „HODNOCENÍ" var. D.6. Snad ani jedna z formulací uvedených v kap. C.5.1.6 nedává smysl a jako jinde schází jakékoliv reálně a kvantifikované odůvodnění. Smysluplnou je jen formulace, že varianta D.6 neovlivní rekreaci. Ještě, že si toho zpracovatel všimnul!! Nějak ale opomněl ve var. D.I uvést, že zavlečením tranzitní dopravy k hranici rekreační oblasti Brněnská přehrada, k hrázi přehradního jezera a de facto touto variantou dojde k likvidací nástupního prostoru přístaviště. Je tedy zde vidět nejen nesmyslnost HODNOCENÍ" ve studii, ale i tendenčnost „HODNOCENÍ". Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy

zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 70 není vypořádáním.

Na řádném vypořádání trváme.

77. Kap C-7 nazvaná „Závěr" v kap. C. 7.1 definuje bloky 01 a 02 jako snad jádro metodiky pro vyvození závěrů, Terminy Blok 01 a 02 se však v předmětné části C studie dále nevyskytují, takž hodnocení je vlastně i v tomto závěru zcela nesmyslné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

78. Pokud se v kap. C.7.2 „Obecné závěry" odkazuje např. na „mezní hodnoty" intenzit dopravy, pak to mělo být provedeno na základě platné příslušné normy ČSN a jí vyžadované úrovně kvality dopravy (ÚKD). Místo toho zde uvedené formulace typu „mezní hodnota je ... kolem ... " jsou nehodny odborné studie. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Na řádném vypořádání trváme.

79. Pokud se v závěru části C, v kap. C. 7.2.1 kategoricky tvrdí, že *„Z hlediska typu dopravy lze jednoznačně hovořit o aglomerační dopravě, která sahá až do oblasti Tišnovska, Boskovicka a Blanenska. Komunikace „43"je prioritně aglomerační komunikací, druhotně plní funkci severojižního spojení dálnic D35 a D1"*, pak z toho měly být vyvozeny závěry, a to, že dálnice D43 je zcela nesmyslná od MÚK Skalice nad Svitavou. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno. Lze jen dodat, že uváděný závěr o aglomeračním významu D43, a to jen po MÚK Skalice nad Svitavou je dávno známý a odborně doložený fakt v autorizovaném posouzení Ing. Strnada z roku 2014, na který reagoval Ing. Kalčík v rozšíření jeho autorizovaného projektu pro úsek od černé Hory k severu (viz Rev. 1 jeho projektu, předáno na Krajský úřad v roce 2015).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Argumentace odkazem na "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" z konce roku 2018 při odůvodňování „aglomeračního významu trasy" je nepatřičný. Tato studie na rozdíl od ÚS zahrnula dopravní modelování firmy CityPlan zachycující širší vztahy a dobu napojení „43" na Dl a D2 a dokládá zde prudký nárůst intenzity dopravy na „43" po tomto

napojení. Toto je v ÚS určené pro prosazení „43" u veřejnosti zamlčeno. Studie "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" z konce roku 2018 je naopak koncipována pro odůvodnění ekonomické výhodnosti „43" a pro předložení na Ministerstvo dopravy a zde se zjevně z tohoto důvodu objevuje to, co není v ÚS. Rozdíl mezi nejvyšší intenzitou dopravy ve studii "D43 Bořitov Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" z konce roku 2018 a ÚS z konce roku 2018 je cca 10 000 vozidel denně (což není vysvětlitelné pouhým rozdílem 5 let, tj. predikce pro 2035 v ÚS a pro 2040 studii "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie").

Tento prudký nárůst intenzit dopravy byl veřejnosti v ÚS zamlčen a vznikla tak fikce aglomeračního charakteru „43".

Nelze přehlédnout, že studii "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie" předkládala na MD firma PK Ossendorf, tj. tatáž firma, která v ÚS měla řešit dopravní otázky.

Ostatně ani prostor Boskovicka není brněnským aglomeračním prostorem, protože jinak by platilo to absurdní tvrzení pořizovatele nepřípadně použité k vypořádávání připomínky č. 66, kde ve vypořádání připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) pořizovatel použil formulaci, že „Takto by bylo lze bagatelně označit D43 za vnitroareálovou komunikaci západní Moravy.

Současně je kritické, že ani dopravní modelování ADIAS ani CityPlan nezahrnulo vliv skutečnosti, že kromě k napojení na Dl a D35 dojde k zapojení komunikace „43" v širších vztazích do celoevropské dopravní sítě TEN-T, což je hierarchicky nejvyšší důvod pro její realizaci. Pominutí hlavního významu „43" jako komunikace sítě TEN-T je naprosto neomluvitelným pochybením.

Přitom se započtením již částečně realizovaného a částečně budovaného dopravního koridoru od polského Štětína je zřejmé, že trasa s použitím „43" je o cca 100 km kratší než současně používané trasy, tedy dopravní atraktivita nové trasy je nepochybně vysoká. Současně ale nelze v širších vztazích přehlédnout trasu z Liberce ve směru na Kolín — Jihlavu — Znojmo — (Vídeň), tj. kapacitní komunikaci S8 dle Politiky územního rozvoje, která díky napojení na zásadní dopravní zdroje a cíle (na rozdíl od „43" přes Staré Město, Jevíčko a podobné dopravně naprosto nevýznamné lokality) má nepochybně ještě větší dopravní atraktivitu než „43" jako součást TEN-T. Toto vše mělo být vyhodnoceno jak v ÚS, tak ve studii "D43 Bořitov — Staré Město D35, technicko-ekonomická studie", což se nestalo

Na řádném vypořádání trváme.

80. Je naprosto nejasné, co mínil autor části C studie v návaznosti na funkci severojižního propojení Dl a D35 prokázat hodnotami *„V severojižním vztahu se jedná o tyto hodnoty: hranice Pardubického kraje — hranice SK (Lanžhot): LV 3, 1 %, TV 4,9 %, suma 3,5 %; hranice Pardubického kraje — hranice a (Mikulov): LV 3,2 %, TV 1,6 %, suma 2,8 %; Česká - Hustopeče: LV 3,7 %, TV 10, 1 %, suma 4,5 česká - Rajhrad: LV 4,6 %, TV 13,3 %, suma 5,8 %."* když ani neuvedl, pro který rok jsou tyto hodnoty platné, zda je zde reflektována Aktualizace PÚR ČR z roku 2015, která akcentovala a prodloužila vymezení kapacitní komunikace S8 až ke Kolínu, Mladé Boleslavi a umožnila napojení oblasti Pardubic a Hradce Králové a neuvedl, jak by se do roku 2035+ projevilo napojení D43 na transevropskou síť TEN-T, Bez těchto všech informací je odkaz na uváděné hodnoty naprosto bezhodnotný a pokud by někdo takto nekvalitně formulované závěry uvedl na Fakultě stavební i jen do protokolu z cvičení bylo by to nepřijatelné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019, že „Uvedená data severojižního propojení jsou data použita v matici přepravních vztahů, které vycházejí s dlouhodobých průzkumů vztahů na území (i hraničních bodů) JMK Jedná se o celý, dlouhodobě sledovaný soubor dat ŘSD ČR, MD ČR, ASD... Data nejsou vztažena k jednotlivému roku, jsou aktuálně obecně platná a akceptovaná. Pokud dojde v určitém časovém horizontu ke změně přepravních vztahů — např. výstavbou některé sítě, pak na tento stav reagují právě zpracovávané modely, které upravují jednotlivé vztahy. Jako východisko modelového stavu lze brát aktuální matici přepravních vztahů s těmito hodnotami Jiné hodnoty nejsou věrohodně známé." je tvrzením, které není vypořádáním připomínky. Jednak odkazy v tomto textu nejsou odkazy na jakékoliv konkrétní soubory a jejich dostupnost pro veřejnost, ale toto vyjádření je vlastně „nicneříkající" a dokonce vnitřně rozporné. Na jiném místě pořizovatel přiznává, že matice přepravních vztahů (mezioblastní vztahy) nejsou přístupné, a pak zde na tyto hodnoty odkazuje, a dokonce se snaží vzbudit dojem, že se jedná o obecně akceptovaná data. Zveřejněné soubory dat „ŘSD ČR, MD ČR, ASD" neobsahují matice přepravních vztahů, a tedy pořizovatel se na ně dovolává, musí uvést, o jaké matice se jedná a kde jsou dostupné.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na řádném vypořádání trváme.

81. Za další účelový a nesmyslný závěr lze pokládat tvrzení v kap. C.7.2.1 na str. C-152, kde se uvádí „Jakákoliv trasa nové komunikace „43" má pozitivní vliv na město Brno; vliv je však rozdílný a se vzdáleností trasy od Brna se snižuje. Maximální účinnost má tedy bystrcká stopa komunikace „43"." Za prvé je nutné uvést, co zpracovatel míní „pozitivním vlivem", tato definice absentuje. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizováni Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na řádném vypořádání trváme.

Nelze odkazovat v ÚS nebo v AZÚR na ve vypořádání uvedenou citaci z rozsudku NSS, neboť zde se jedná o situaci, kdy jádrem výpovědi je formulace *„Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé".* Formulace. o „a priorní" nepřípustnosti vede na požadavek provést řádné vyhodnocení negativních vlivů nově navrhovaných záměrů, a tedy i komunikace „43" jako součásti TEN-T. Toto vyhodnocení pořizovatel řádně neprovedl, jak dokládají i expertní posouzení, které již byly předloženy.

82. Pokud se v citaci v předchozí připomínce odkazuje na *„vliv na Brno"*, pak zde snad zpracovatel ani omylem nemůže mínit pozitivní vliv cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy zavlečené po jím obhajované D43 do několika městských částí Brna, Kníniček, Bystrce a Bosonoh. Zpracovatel by měl jasně doložit, jak podle něj může pozitivně působit další tisíce vozidel v oblasti Bosonohy/Troubsko, kde jsou již dlouhodobě překračovány zákonné limity hlučnosti (dle poslední výjimky vydané KHS JMK je to i +13 dB) a zákonné limity prašnosti. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Na vypořádání trváme.

83. Pokud se v citaci v předchozí připomínce odkazuje na *„účinnost"*, pak je nutné uvést, co tím konkrétně zpracovatel části C míní. Definice účinnosti absentuje. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (0312019), že *„Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí"* nelze akceptovat. Takto tento termín není v ÚS ani v ZÚR používán. Navíc takto pojatá definice není použitelná pro hodnocení společně s jinými hodnoceními, neb to není hodnocení kvantitativní.

Pokud lze vysledovat, jak je tento termín používán v IDS, nelze zde najít jeho použití ve výše tvrzeném významu, spíše lze dovodit, že tento termín je používán jako neurčité klišé a dopravní inženýři vyšší „dopravní účinnost" spojují s významem docílené I predikované intenzity dopravy a ničím jiným. Takto úzce pojaté hodnotící kritérium nemá místo v hodnocení variant v územním plánování, neboť při úzkém pojetí vede evidentně k nesmyslům jako preferenci zavlékání dálkové nákladní dopravy do obytných oblastí sídelních útvarů, a to jen s argumentací, že po „zde vylitém asfaltu" bude dosaženo „vyšší dopravní účinnosti komunikace" díky vyšší intenzitě dopravy. Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) / že „Dopravní účinnost je obecně zažitý pojem", tedy snad notorieta, nijak nepodporuje rešerše na internetu. Při hledání termínu „dopravní účinnost" je nalezeno jen cca 800 odkazů, přičemž z nejvýše frekventovaných se na prvních dvou místech objeví odkazy na tato klišé v územně plánovacích dokumentech JMK a následují odkazy na kompresory, motory, hospodářství tedy to jen potvrzuje naprostou neurčitost tohoto termínu a rozporuje to, že se jedná je *„obecně zažitý pojem"*. Je tedy nutné toto klišé neprodleně opustit a nelze s ním odůvodňovat výběr variant pro páteřní komunikace v JMK.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána

Na vypořádání trváme.

84. Pokud se v citaci v předchozí připomínce *„maximální účinností"* rozumí maximální intenzita dopravy, pak tento postup je pro komunikaci přes sídelní úvar zcela nesmyslný, protože zde nelze maximalizovat intenzitu dopravy tím, že se na silnici přes sídlo svede i doprava tranzitní. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.
Odkazujeme na vyjádření k nevypořádané připomínce č. 83.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na vypořádání trváme.

85. Pokud se v citaci v předchozí připomínce *„maximální účinnost má bystrcká stopa komunikace „43""*, pak lze opět konstatovat, že takto nelze formulovat závěry, když není prokázáno, že tomu tak skutečně je. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Odkazujeme na vyjádření k nevypořádané připomínce č. 83.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Na vypořádání trváme.

86. Výše uvedené připomínky odkazující na citaci tvrzení z kap. C.7.2.1 na str. C-152, kde se uvádí *„Maximální účinnost má tedy bystrcká stopa komunikace „43““* dokládají, že postup zpracovatel je zcela chybný. Lze dodat, že evidentně zpracovatel chtěl dospět k této nesmyslně dlouhodobě do slova omílané mantře těch, kdo nesmyslně chtějí za každou cenu a za ignorování obyvatel v dané oblasti silou prosadit komunikaci 43 do Bystrce. Takto ale nelze v seriózní studii postupovat, a proto je nutné i z tohoto důvodu celou studii odmítnout. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Odkazujeme na vyjádření k nevypořádané připomínce č. 83.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána. Na vypořádání trváme.

87. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"*

Tvrzení, že Bystrcká trasa „43" zajistí *„ochranu vnitřních urbanizovaných částí"* v Bystrci a Kníničkách, tedy zajistí ochranu obestavěného území kolem městských páteřních komunikací nelze reálným/známým způsobem chránit před negativními účinky z dopravy, je zcela absurdní.

V MČ Bystrc I a II se nevyskytují žádné úzké uliční koridory, které žádnou ochranu neumožňují a mohlo to být provedeno s pomocí realizace průtahu „43" přes Bystrc.

Pro MČ Kníničky a Bystrc-Zámostí existuje průtah, který měl být nahrazen obchvatem. Tento obchvat je vyprojektován a zpracovatel ÚS jeho trasu zahrnul do varianty S.2. Tento obchvat je smysluplné realizovat jako standardní levné řešení — přeložku silnice III/3846. Je naprostým nesmyslem toto zanedbat a tvrdit, že věc bude řešena pomocí "43".

Výše uvedené dokládá naprostou nepoužitelnost ÚS a v tomto případě naprostou nepoužitelnost zde začleněného urbanistického hodnocení.

88. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"* Toto tvrzení je chybné, neboť obytná část městské části Kníničky je prostorově tak koncentrovaná, že v Kníničkách z hlediska negativních vlivů dopravy, zejména znečistění ovzduší, nelze zde odlišit *„vnitřní urbanizované části"*. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Na vypořádání trváme.

89. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam, Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"* Toto tvrzení je pro Kníničky zcela absurdní. Jedna je výše poukazováno na problematické dopravní modelování, které tak nemůže být věrohodným podkladem pro závěry Tento závěr o *„ochraně vnitřních urbanizovaných částí"*, i kdyby byl nějak při seriózním dopravním modelování podložen částečným snížením intenzity dopravy na silnici Ondrova v Kníničkách, je na první pohled neplatným závěrem. Řešit problém intenzity dopravy na ulici Ondrova v Kníničkách a na ulici U ZOO v Bystrci-Zámostí dálniční /silniční komunikací, která do oblasti přivede cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy je naprosto nesmyslné. Zpracovateli studie přitom byla známa existence projekčně vyhledané trasy obchvatu Kníniček a Bystrce-Zámostí, což je samo o sobě nejjednodušším řešením pro tranzitní dopravu z oblasti Tišnovska. Tento místní obchvat — lokální přeložka silnici III. třídy — plně problém řeší. Odkazování na řešení omezeného lokálního problému použitím transevropského koridoru TEN-T je vrchol absurdity, a navíc tento přístup jednoznačně *„ochraně urbanizovaných částí"* v Kníničkách neposkytuje, naopak situaci zhoršuje. Je snad i arogancí zpracovatele studie, který argumentoval v situaci, kdy městská část Kníničky se problematikou intenzívně dopadů silnice 43 dlouhodobě zabývá a kdy stovkami podání od občanů i podáními městské části je trasování jakékoliv komunikace 43 přes MÖ Kníničky odůvodněně po léta dokládáno, za jeden ze zásadních problémů na navrhované trase silnice „43". Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

P**řipomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.**

Na vypořádání trváme.

90. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"*. Toto tvrzení je pro Bystrc zcela absurdní a nijak nedoložené. Znečištění ovzduší není lokalizovaný problém, ale jemný prach se šíří i na vzdálenosti řady kilometrů a nepochybně má tendenci se koncentrovat v níže položených lokalitách a v oblastech s 'lokálními inverzemi. Takto je významně ohrožena část Bystrce položená níže než komunikace „43" a vzhledem k výše uvedenému nemůže být odstraněn efekt nárůstu znečištění ovzduší celé oblasti, který vyvolá predikovaná vysoká intenzita dopravy na silnici „43" zavlečené i do obytné oblasti Bystrce. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení pořizovatele, kde v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (3/2019) uvedl, že *„Lokalita Bystrc má zcela jistě inverzní stavy, stejně jako celé Brno a jeho okolí. Avšak i přes inverzní stavy nejsou v lokalitě Bystrc překračovány platné imisní limity, a to s velkou rezervou. Tudíž po realizaci záměru budou imisní limity v této lokalitě nadále dodržovány"* je klasickou ukázkou tvrzení, kdy pořizovatel nemá o věci žádné konkrétní informace, a přesto něco tvrdí.

Podle monitorování znečištění ovzduší je doloženo, že ve dnech, kdy v oblasti jihu Brna dochází díky inverzním stavům k překročení denní průměrné koncentrace PMI10, k témuž dochází i v Kníničkách, tedy inverzí jsou prokazatelně postiženi i obyvatelé Bystrce. Není tedy možné problém banalizovat a v případě, že je navrhována transevropská komunikace jako průtah Bystrcí, bylo povinností v SEA k AZÚR doložit kumulativní a synergické vlivy. To se nestalo.

Trváme na řádném vypořádání připomínky.

91. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí".* Toto tvrzení je absurdní i z hlediska závazné metodiky v rezortu dopravy pro posuzování externalit z dopravy, specificky negativních dopadů prašnosti. Lze odkázat na metodiku dostupnou na WEBu ŘSD: „ATEM*(Atelier ekologických modelů, s.r.o): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013", kde na str. 19 je doloženo, že posuzování negativních dopadů zvýšené prašnosti z komunikací (tzv. externality)* vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Vypořádání připomínky v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019) se zcela míjí s obsahem připomínky.

Toto vypořádání odkazuje na modelování v rozptylové studii, které je součástí ÚS. Na tuto rozptylovou studii se nelze odvolávat, neboť podle expertního posouzení bylo v rozptylové studii identifikováno 9 zásadních nedostatků a expertní posouzení uzavřelo, že „**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK"**

Trváme na řádném vypořádání připomínky.

92. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Pro jednotlivé oblasti města Brna (zejména Kníničky, Bystrc) má poloha „43" velký význam. Bez „43" či jiné komunikace v této oblasti je situace pro tyto lokality nepříznivější než s touto komunikací z důvodů ochrany vnitřních urbanizovaných částí"* Toto tvrzení je pro Bystrc zcela absurdní a nijak nedoložené. Hlučnost není lokalizovaný problém a hlučnost se šíří nejen v oblasti, odkud jsou viditelné zdroje hlučnosti, ale i odrazy od terénu. Výše položené části Bystrce mají přímou viditelnost na navrhovanou trasu silnice „43" až od Jinačovic, tedy realizací této komunikace s vysokou intenzitou dopravy by nepochybně vzniklo zvýšení hlučnosti v této části Bystrce. Toto nebylo ani posouzeno v část C studie, ani v hlukové studii, která pracuje pouze se vzdálenostmi vysoce omezenými (na 400 m), což je v daném případě naprosto nedostačující. Podobná situace je v Brně Bosonohách a Troubsku, kde je prokázáno, že ani hluková ochrana protihlukovými lokálními stěnami je neúčinná a ochrání pouze oblast těsně za těmito stěnami, zatímco celá oblast Bosonoh a Troubsko je zasažena hlukem z dálnice Dl z celé viditelné trasy Dl od horizontu ve směru ke Kývalce. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

93. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Na předpokládané intenzity dopravy komunikace „43" nemá vliv zařazení do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D), atraktivita komunikace v aglomeraci je velmi vysoká. Kategorie silniční (S) se chová v území příznivěji než kategorie dálniční (D), a to kvůli možnostem optimálnějších vzdáleností a umístění křižovatek v aglomeraci (především v oblastech Kuřim a Bystrc)".* Toto tvrzení je vnitřně rozporné v tom, že pokud se argumentuje *„příznivějším"* chováním „43" v silniční variantě, pak z hlediska omezeně dopravního (jak je nesprávně tato část

studie koncipována) znamená změny v intenzitě dopravy tím, že na více křižovatkách může na komunikaci najet více vozidel a tím může dojít ke zvýšení intenzity dopravy na komunikaci „43". Tedy pokud je zde takový vliv v oblasti Bystrce a Kuřimi, pak to jednak mělo být doloženo a jednak to znamená, že první věta o neexistenci vlivu zařazení do *„do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D)"* je nesmyslná. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

94. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Na předpokládané intenzity dopravy komunikace „43" nemá vliv zařazení do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D), atraktivita komunikace v aglomeraci je velmi vysoká. Kategorie silniční (S) se chová v území příznivěji než kategorie dálniční (D), a to kvůli možnostem optimálnějších vzdáleností a umístění křižovatek v aglomeraci (především v oblastech Kuřim a Bystrc)"*. Zda lze argumentovat *„příznivějším"* chováním „43" při zvýšení intenzity dopravy je velmi sporné, a to jak z hlediska dopravního, tak z hlediska dopadů na okolní urbanizovaná území. Silnice různých kategorií existují i proto, aby se oddělily dopravní toky rozličné svým charakterem, jako například doprava dálková (tranzitní) od dopravy regionální a místní. To dokládají i normy ČSN, které jednotlivým typům komunikací stanovují nejhorší přípustné a rozdílné úrovně kvality dopravy (UKD). Je naprosto logické, aby tranzitní doprava mohla jet plynule a bez konfliktu s regionální a místní dopravou. Proto se staví dálnice a obchvaty. Tato studie argumentuje však přesně opačně, a tedy nesprávně. Za *„příznivější"* pokládá nesmyslně situaci s mísením těchto různých dopravních toků. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

95. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Na předpokládané intenzity dopravy komunikace „43" nemá vliv zařazení do kategorie silniční (S) nebo dálniční (D), atraktivita komunikace v aglomeraci je velmi vysoká. Kategorie silniční (S) se chová v území příznivěji než kategorie dálniční (D), a to kvůli možnostem optimálnějších vzdáleností a umístění křižovatek v aglomeraci (především v oblastech Kuřim a Bystrc)"*. Není nijak prokázáno, že je to právě rozdíl mezi silniční a dálniční variantou, co by mělo „příznivěji" působit na Kuřim. Zpracovatel totiž zcela ignoruje fakt, že doprava přes Kuřim je nejvíce kriticky závislá na tom, kterému typu dopravy je do intravilánu Kuřimi povolen vjezd. Při neexistenci obchvatu Kuřimi musí do Kuřimi vjíždět všechna doprava, doprava všech částí dopravního proudu a všech tonáží. Zásadní rozdíl, a nepochybně významnější než působený silniční vs. dálniční variantou „43", je při existenci obchvatu města dopravním značením regulovat, která vozidla mohou si zkrátit svoji trasu průjezdem středu města a která musí zůstat na páteřních komunikacích tedy v rámci tohoto setrvání na páteřní komunikaci zde použít obchvat města. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování.
Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 56 není vypořádáním.

96. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou z Tišnovska po sil. 11/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to i bez vnitřních opatření, která by byla nutná při variantách se severním obchvatem"*. Tato argumentace není založená na faktech, protože nejnovější varianta severního obchvatu Kuřimi s MÚK na křižování Optimalizované trasy se silnicí 11/385 nebyla ve studii hodnocena a byla neoprávněně vyloučena na základě nesprávné argumentace o nesouladu s normou, přičemž bylo nesprávně odkazováno pouze na ČSN 73 6101 a byla ignorována specifická norma pro křižovatky ČSN 73 6102. Zpracovatel totiž zcela ignoruje fakt, že doprava přes Kuřim je nejvíce kriticky závislá na tom, kterému typu dopravy je do intravilánu Kuřimi povolen vjezd. Při neexistenci obchvatu Kuřimi musí do Kuřimi vjíždět všechna doprava, doprava všech částí dopravního proudu a všech tonáží. Zásadní rozdíl, a nepochybně významnější než působený silniční vs. dálniční variantou „43", je při existenci obchvatu města dopravním značením regulovat, která vozidla mohou si zkrátit svoji trasu průjezdem středu města a která musí zůstat na páteřních komunikacích tedy v rámci tohoto setrvání na páteřní komunikaci zde použít obchvat města. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 35 není vypořádáním.

97. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Varianty, které nejvíce respektují založený radiální systém urbanistické struktury brněnské aglomerace, v sobě obsahují tzv. bystrckou stopu. Ta směřuje z Brna na sever a odlehčuje přetížený koridor tzv. Svitavské radiály (silnice I/43) a osu směřující z Brna na západ (směrem na Prahu) — koridor tzv. Pražské radiály (směrem k MÚK Brno-západ na dálnici D1)"*. Tato argumentace je zcela absurdní, protože radiální systém v rámci Brna nemá nic společného s tím, kde má být lokalizován obchvat města Brna pro vyvedení tranzitní dopravy z Brna. Tento obchvat musí být lokalizován tak daleko od obytných zón města, aby tranzitní doprava nevyvolávala kumulativní negativní vlivy na obytnou zónu. Současně musí být tak daleko, aby nebyla poškozena celobrněnská rekreační oblast Brněnské přehrady a aby z hlediska územního plánování měla Brněnská aglomerace rozvojové aspoň na 30 let. Jediná taková trasa je pak v Boskovické brázdě. Navíc je nepravdivé, že radiála tvořená ulicí Kníničská je také funkčním přivaděčem k D43. Toto je. doloženo níže přiloženou tabulkou ze ZÚR JMK z roku 2011 a navíc lze doložit vyjádření ŘSD zaslané městu Brnu k pořizování nového územního plánu, kde ŘSD správně konstatuje, že ulice Kníničská není přivaděčem k D43, ale že tímto přivaděčem je dnešní „express-trasa", současná I/43 ve směru Řečkovice — Česká. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Napojení Brna přes MÚK Bystrc je nefunkční – doložil to i dopravní model ze ZÚR 2011

Dopravní účinnost jednotlivých variant R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) - Kuřim
(výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)

Varianta R43	Úsek R43-1						
	R43 (Čebín-D1)	I/43- ul. Sportovní x VMO	Brno, ul. Hradecká	VMO – ul. Hradecká – Vídeňská	I/23 Pisárecký tunel	I/52 ul. Vídeňská	**ul. Kniničská x VMO**
Varianta „Bystrcká" (D1-A)	27,2 – 31,9	51,9	22,4	54,8 – 25,0	31,7	62,0	**27,9**
Varianta „Boskovická" (D1-B)	12,8 – 16,2	57,6	27,8	59,1 – 30,1	31,8	63,4	**27,9**
Varianta „Optimalizovaná MŽP" (D1-C)	14,8 – 16,0	58,4	32,2	61,1 – 33,3	31,0	67,5	**26,0**
bez R43	-	*60,2*	*32,9*	*58,7 – 34,2*	*33,6*	*66,8*	**27,3**

Argumentace Ministerstva dopravy ve vyjádření ke konceptu nového územního plánu města Brna, že *„Podle ŘSD ČR bude plnit funkci „přivaděče" k R 43 stávající silnice I/43 (tzv. expres trasa), která je v úseku Česká – Brno již vybudována jako místní rychlostní silnice. Tato stávající silnice I/43 plní funkci přivaděče, neboť je přirozeným pokračováním silničního tahu silnice I/43 z Pardubického kraje až do Brna. ..."* je zcela v shodě s dopravní analýzou v autorizované studii Ing. Strnada (2011).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Trváme na řádném vypořádání.

98. Na str. C-153 je uveden závěr: *„Velký jižní obchvat (VJO), tj. spojení dálnice Dl (nová MÚK Ostrovačice) a dálnice D52 (MÚK Ledce) a dále dálnice D2 (MÚK Blučina) až dálnice Dl východně od Brna, nerozvíjí radiální dopravně-urbanistický systém brněnské aglomerace".* Tato argumentace je zcela absurdní, protože radiální systém msta Brna samozřejmě nemůže mít nic společného s tzv. velkým jižním obchvatem, když jeho západní napojení na Dl je u Rosic a jeho východní napojení na D1 je u Rousínova. Na druhé straně studie neodpovídá na otázku jak do budoucna odvést mimo Brno maximum tranzitní dopravy ve směru západ — východ. Toto by bylo možné do značné míry pochopit, pokud by pro odvedení této tranzitní dopravy studie navrhla jiné řešení ještě dále od Brna. Studie však v tomto aspektu zcela selhala. Přitom existuje řešení, které kraj dobře zná, a to je odvedení dálkové tranzitní dopravy pro směr západ — jih na kapacitní silnici S8 Jihlava — Znojmo (- Vídeň) a odvedení dálkové tranzitní dopravy pro směr východ — jih na dálnici D55 Přerov-Břeclav. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

99. Na str. C-154 je uveden závěr: *„Absolutní prioritou pro možnost udržitelného rozvoje území, resp. udržení fungování města Brna a aglomerace"* je MÚK Moravanská s řešením obchvatu Modřic. Tato argumentace není ničím doložena. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK, Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

100. Ve studii zcela schází racionální řešení pro tranzitní dopravu existující vzhledem k MČ Brno-Kníničky a k části MČ Bystrc (oblast Bystrc-Zámostí). Zpracovateli je známa vyhledaná trasa přeložky krajské silnice III/3864 v úseku od křižovatky II/384 x III/3864 po nově navrhovanou okružní křižovatku na silnici III/3864 severně od MČ Kníničky, avšak zpracovatel studie opomenul tuto přeložku silnice III/3846 samostatně zahrnout do potřebných doplnění ZÚR JMK. Odkaz na *„Absolutní prioritou pro možnost udržitelného rozvoje území, resp. udržení fungování města Brna a aglomerace"* na str. C-154, kde je uvedena na seznamu i MÚK OBI (správněji MÚK u UNIHOBBY), je neúplný bez navazující přeložky krajské silnice III/3864 . Tato přeložka musí tedy být doplněna do předmětného seznamu priorit. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Je absurdní, když pořizovatel trvá na vytvoření obchvatu městské části dálnicí D43 nebo silnicí pro motorová vozidla I/43 v situaci, kdy existuje logické a levné řešení, a to vyprojektovaná přeložka komunikace 111/3846 tvořící plnohodnotný obchvat MČ Kníničky a obytné oblasti Brno-Zámostí.

Trváme na řádném vypořádání.

101. Hodnocení variant nelze provádět pouze z dopravního hlediska nebo urbanistického hlediska, nicméně dílčí hodnocení je žádoucí. V obou těchto hodnoceních musí však být nejprve aplikována vylučovací kritéria, mezi která nepochybně patří požadavek na nezavlékání tranzitní dopravy do urbanizovaných částí města Brna Srozumitelné a logické dílčí hodnocení pro dopravní hledisko absentuje. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Tvrzení pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), že *„V rámci 1. etapy prací na ÚS JMK byly všechny předložené varianty vyhodnoceny jako realizovatelné i s ohledem na stanovené hygienické limity prostředí."* Toto není nikde prokázáno. Jak je doloženo jinými připomínkami, akustická a rozptylová studie jako součást ÚS jsou tak vadné, že jsou pro AZÚR nepoužitelné.

Připomínka 101a:

Když pořizovatel uvádí, že *„V rámci 1. etapy prací na ÚS JMK byly všechny předložené varianty vyhodnoceny jako realizovatelné"* proč zde nebyla zahrnuta varianta Optimalizovaná a proč až v 11/2019 (po mnoha urgencích na jednání s představiteli samospráv a po písemných požadavcích obcí a spolků) bylo sděleno dopisem náměstka hejtmana Malečka, že varianta Optimalizovaná ve verzi z roku 2016, kterou pořizovatel prokazatelně vlastnil, tedy v rozporu s výše uvedeným tvrzením pořizovatele byla vyhodnocena jako nerealizovatelná?

102. Závěry z hlediska „dopravně-urbanistického" prezentované na str. C-155 jsou zcela absurdní, už jen proto, že je zde vyloučena jakákoliv možnost vyvedení tranzitní dopravy z celého města Brna

a všechny doporučené varianty jsou variantami se zavlečením tranzitní dopravy do Brna. To je v rozporu nejen s Dopravní politikou ČR, se standardními dopravními řešeními pro tranzitní dopravu (obchvaty, okruhy) a také se zdravým rozumem. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 4 není vypořádáním.

Postup se pořizovatel uchýlil k tomu, aby věcnou připomínku vyhodnotil tvrzením „Jde o názor podatele", pak je to postup nesprávný. Takto se připomínky orgánem územního plánování vyhodnocovat nemohou, i když podatel námitky poukazuje na zásadní pochybení dotyčného orgánů, což se mu může jakkoliv nelíbit.

Územně plánovací navržení dopravních koridorů pro druhé největší město ČR tak, že každé vozidlo tranzitní dopravy, každý kamion, musí projekt přes jednu nebo dokonce několik městských částí, je nepochybně naprosto zásadní chybou.

103. Na str. C-155 je pro variantu D.1 uvedeno *„Varianta D.1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim". Formulace „maximálně pozitivní dopravní účinnost **na** město Brno"* je nesmyslná i gramaticky. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Tvrzení pořizovatele „Princip hodnocení dopravní účinnosti je popsán v C 2.1.1. ÚS. Je možné, že laikovi připadá nejasný a vede ho k mylným závěrům, uvedeným v podání" nelze pokládat za vypořádání připomínky%

Pořizovatel dokonce ani neuvedl, v čem spatřuje mylný závěr podatele.

Pokud se pořizovatel pokouší označovat podatele za snad nedovzdělaného laika, pak toto není způsob vypořádávání připomínek.

104. Na str. C-155 je pro variantu D1 uvedeno *„Varianta D. 1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim"*. Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je *„dopravní účinnost"* a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost"*. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání

105. Na str. C-155 je pro variantu D.1 uvedeno *„Varianta D. 1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim"*.

Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost“* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Kníničky, tím výhodnější je předmětná varianta Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Kníničky. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

106. Na str. C-155 je pro variantu D.1 uvedeno *„Varianta D. 1 — maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim”*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost“* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes jižní část Kuřimi před okny nové výstavby v obytné lokalitě Díly za Sv, Jánem, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Díly za sv. Jánem. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

107. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu).*" Formulace *„maximálně pozitivní dopravní účinnost **na** město Brno”* je nesmyslná i gramaticky. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

108. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)”*. Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je *„dopravní účinnost“* a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost“* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.

Trváme na řádném vypořádání.

109. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro*

oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)". Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Kníničky, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Kníničky. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

110. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)*". Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes jižní část Kuřimi před okny nové výstavby v obytné lokalitě Díly za Sv. Jánem, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Díly za sv. Jánem. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

111. Na str. C-155 je pro variantu S1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)"*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že *„dopravní účinnost"* je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Bystrc, tím výhodnější je předmětná varianta. Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Bystrce. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

112. Na str. C-155 je pro variantu S.1 uvedeno *„maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno, rozhodující oblasti města (Vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce (napojení, chování dopravního proudu)"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„napojení, chování dopravního proudu"*. Pokud autor této části studie snad vychází z toho, že „dopravní účinnost" je synonymem k velikosti intenzity dopravy, pak tato argumentace je naprosto absurdní, neb zřejmě podle zpracovatele pak to znamená, čím více vozidel bude projíždět denně přes Bystrc, tím výhodnější je předmětná varianta Takže tímto je požadováno, aby co nejvíce tranzitní dopravy bylo směřováno do obytné oblasti Bystrce. To je zcela absurdní přístup k hodnocení výhodnosti variant. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR

JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

113. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je *„dopravní účinnost"* a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost"* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.
Trváme na řádném vypořádání.

114. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací „není doporučena pro souběh nižších účinnost". Žádný *„souběh nižších/vyšších účinností"* nebyl ve studii posuzován. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

115. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43"* na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám". Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižších účinností „43"* ***na město Brno"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

116. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D.6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižších účinností „43"* ***na město Brno"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení' musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

117. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižších účinností „43"* ***na ... Kuřim"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

118. Na str. C-155 je varianta D.6 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 6 — není doporučena pro souběh nižších účinností „43" na město Brno i Kuřim oproti jiným řešeným variantám"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižších účinností „43"* ***oproti jiným řešeným variantám"***. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

119. Výše uvedené připomínky dokládají, že autor této studie se nesprávně odborně vyjadřuje a formulace jsou založeny na nedefinované veličině (zjevně autor propadl profesnímu slangu). Takto nemůže být formulována zásadní část hodnocení ve studii. Tyto závěry jsou naprosto nepoužitelné a tím je nepoužitelná i celá studie. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

120. Na str. C-155 je varianta D.2. označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZ T v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost".* Lze opětovně namítnout, že není definováno, co to je „dopravní účinnost" a tak ani není zřejmé, co vlastně autor chtěl sdělit formulací *„maximálně pozitivní dopravní účinnost".* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

121. Na str. C-155 je varianta D.2 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D.2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZT v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„není doporučena pro souběh nižších účinnost". Žádný „souběh nižších/vyšších účinnost/'"* nebyl ve studii posuzován. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

122. Na str. C-155 je varianta D.2 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D.2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZ T v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost".* Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„pro souběh nižší účinnosti „43'"".* Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

123. Na str. C-155 je varianta D.2 označena jako nedoporučená a je zde uvedeno *„Varianta D. 2 — není doporučena pro souběh nižší účinnosti komunikace „43" a řešení JZT v Želešické stopě, která rovněž nevykazuje potřebnou účinnost"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní formulací *„nevykazuje potřebnou účinnost"*. Jaká účinnost byla „potřebná" a jaká byla pro „řešení JZT v Želešické stopě" při provádění zjištěna? Toto ve studii není nikde kvantifikováno, a proto tyto údaje požadujeme doložit. Nedoložená tvrzení dokládají nepřezkoumatelnost studie a jejích závěrů a v takovém případě je studie zmařena a vydaných 20+ milionů bylo vyplaceno neoprávněně. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

124. Na str. C-155 je varianta D.4 označena jako možná, avšak nebyla zahrnuta mezi doporučené, neb je zde uvedeno *„Rizikem je tato varianta pro západní oblasti města (Kníničky, Bystrc, Kohoutovice)"*. Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní touto formulací. O jaké riziko se jedná pro Kníničky? O jaké riziko se jedná pro Bystrc? O jaké riziko se jedná pro Kohoutovice? Nedoložená tvrzení dokládají nepřezkoumatelnost studie a jejích závěrů a v takovém případě je studie zmařena a vydaných 20+ milionů bylo vyplaceno neoprávněně. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.
Trváme na řádném vypořádání.

125. Na str. C-155 je varianta D.5 označena jako možná, avšak nebyla zahrnuta mezi doporučené, neb je zde uvedeno *„Horší vliv na město Kuřim, a z toho vyplývající nutnost dodatečných ochranných opatření uvnitř města proti tranzitu „Tišnov — Brno""'.* Je naprosto nesrozumitelné, co autor této části studie míní touto formulací. Také spíše se zde jedná o chybný přístup k dopravnímu modelování po ve studii uváděném „odstranění odporů" komunikací. Současně také zpracovatel studie zcela opomněl, že pokud existuje obchvatová komunikace okolo města (zde severní obchvat), pak není možnost regulovat dopravy i dopravním značením. Nic takového nebylo uváženo. Studie je tedy neúplně zpracovaná a závěry jsou činěny bez plného zhodnocení. Nedoložená tvrzení dokládají nepřezkoumatelnost studie a jejích závěrů a v takovém případě je studie zmařena a vydaných 20+ milionů bylo vyplaceno neoprávněně. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

126. Na str. C-155 jsou hodnocení variant S.2 - S.6 a S.8. Varianty S.3 — S.6 a S.8 mají hodnocení „není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam". Toto není uvedeno u hodnocení varianty S.2, kde jsou také obě trasy (bystrcká i bítýšská). Toto je rozpor v hodnocení. Jak je možné, že varianty S.3 — S.6 a S.8 jsou za těchto podmínek hodnoceny jako nedoporučené

a varianta S.2 jako možná? Nekonsistence hodnocení je nepřípustná a dokládá vadu studie, Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

127. Na str. C-155 jsou hodnocení variant S.3 S.6, S.8. Všechny tyto varianty mají hodnocení *„není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*. Toto tvrzení je formulováno tak, že muselo být zjevné od samého začátku. Proč tedy vůbec tyto varianty byly hodnoceny, když hodnocení jedné varianty bylo v základní smlouvě ohodnocenou jako výkon za 1 milion korun. Kdo posouzení takto nesmyslně jednou větou zamítnutých variant požadoval, resp. navrhoval. **Není toto zmaření až 6 milionů korun veřejných finančních prostředků** (včetně var S.2, ke které je předmětné hodnocení také přiléhavé)? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.
Trváme na řádném vypořádání.

128. Na str. C-155 jsou hodnocení variant S.2, S S.3 - S.6, S.8. Varianty S.3 S.6 a S.8 mají hodnocení *„není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*. Toto tvrzení je formulováno tak, že muselo být zjevné od samého začátku. Ze silničních variant zbyla takto pouze varianta S.1, tedy jediná varianta, a ta byla prohlášena za doporučenou. **Takto bylo zcela zbytečně vydáno až 6 milionů jen, aby se vytvořil dojem, že proběhlo hodnocení 7 silničních variant. Nelze v tomto spatřovat manipulaci, kdy do hodnocení vstupovala jako <u>jediná,</u> která nemá výše uvedenou na první pohled viditelnou vadu, a je to přitom varianta, z níž může benefitovat soukromý subjekt, pro který pracuje v možném střetu zájmů Ing. arch Kynčl?** Může toto zadavatel studie, OÚPSŘ vyloučit? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

129. K formulaci *„„není doporučena pro souběh dvou stop komunikace „43" — bystrcké + bítýšské. V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*, kterou bylo minimálně 5 silničních variant, a to zcela bez vztahu k provedenému dopravnímu hodnocení ve studii zamítnuto lze namítnout, že toto poukazuje na zcela chybný přístup jak zadavatele studie, který jistě schvaloval seznam variant a doplňování tohoto seznamu, tak nesmyslnost dopravního projektování a dopravního hodnocení ve studii. Pokud se, jak to vyplývá z výše uvedené formulace, očekává prioritní výstavba průtahu Brnem přes 3 městské části, pak je zřejmé, že zadavatel, ani zpracovatel studie, nikdy neměli v úmyslu posuzovat reálné varianty pro vyvedení tranzitní dopravy z Brna, ale usilovali jen o vytvoření kouřové clony k prosazení bystrcké varianty. Celá studie se po výše uvedených připomínkách jeví pouze jako pokus vytvořit za 20+ milionů Kč veřejných finančních prostředků jen jakousi „kouřovou clonu", v rámci níž budou varianty s obchvatem Brna (nesprávně) vyloučeny, a to dokonce i na základě právně chybných argumentů o nesouladu s normami, a do nepřehledné sady rozkošatěných variant budou zahrnuty takové

silniční varianty, o kterých se muselo od počátku vědět, že je zpracovatel bude chtít vyloučit na základě formulace uvedené výše. Celá studie je tedy ukázkou naprostého zmaru a ukázkou toho, jak se zde někdo pokusil vytvořit situaci, že bude úmyslně „zapomenuto" na to, co je ve vydaných ZÚR JMK z roku 2016 a co se dá po jen mírné generalizaci shrnout, že severně od Dl byly dvě varianty, a to cca 80 let stará varianta německé/bystrcké trasy a nově navržená varianta Optimalizovaná. Stačilo tedy posuzovat tyto dvě varianty a bylo možné uspořit 20+ milionů. Nicméně vzhledem k tomu, že na studii nelze kvůli jejím zásadním vadám vůbec navazovat při pořizování Aktualizace ZÚR JMK, je pak imperativem v pořizování ZÚR JMK posoudit variantu D43 dle projektu Ing. Kalčíka (verze z roku 2016, resp. po doplnění vazby s trasou dnešní I/43 v prostoru Česká — Lipůvka) a jakoukoliv jinou smysluplnou variantu D43, pokud ji OÚPSŘ bude schopno do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK formulovat 9zatím se tak nestalo).

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

130. Pokud už zpracovatel nabyl dojmu, že místo dálnice navrhne obyčejnou silnici l. třídy, pak je zjevné, že studie je zmanipulovaná v tom, že dálniční varianta D.6 nemá k sobě prověřovanou variantu se stejnou trasou, ale ve verzi silniční. Tento postup zpracovatele není ani nijak odůvodněný, z čehož lze dedukovat, že zpracovatel zamítnul tuto variantu, protože se mu nehodila k tomu, aby byla prosazena triáda variant se stejným trasováním D.3, S, 1 a varianta označovaná jako „poučená". Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.
Trváme na řádném vypořádání.

131. Vyloučení varianty optimalizované ve verzi s MÚK severně od Kuřimi je dalším zásadním pochybením. Tuto variantu zpracovatel znal po celou dobu pořizování studie a evidentně záměrně ji nechtěl zahrnout mezi posuzované varianty. Je zjevné, že studie je **zmanipulovaná**. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

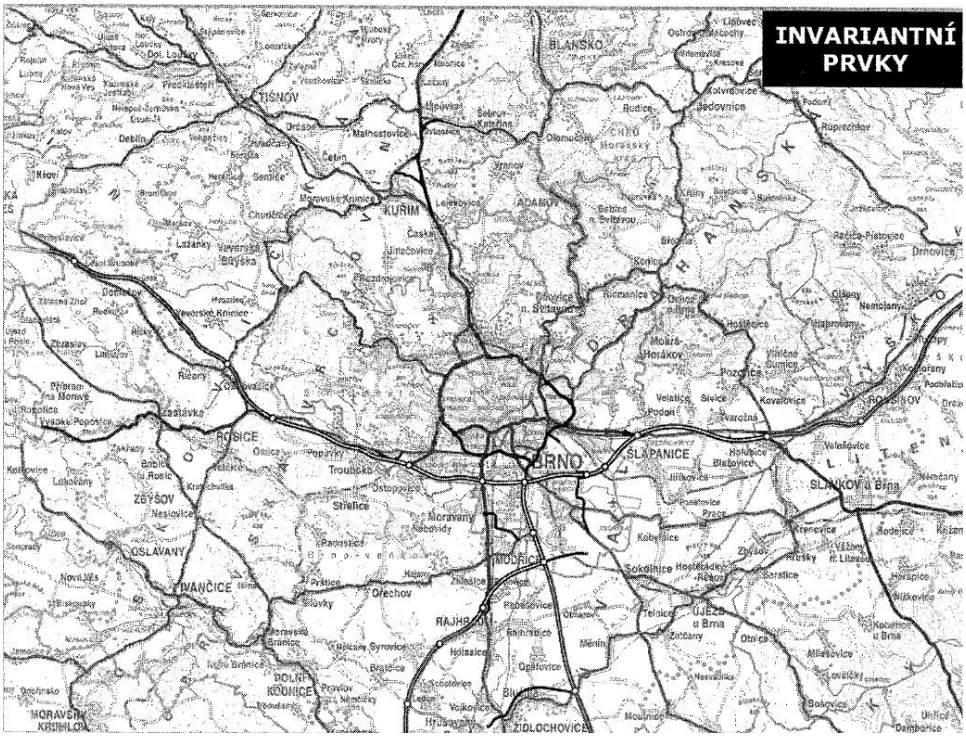
132. Vyloučení varianty optimalizované ve verzi s MÚK severně od Kuřimi bylo sděleno dopisem náměstka pro územní plánováni s odůvodněním, že tato varianta není v souladu s normou ČSN 73 6101. Toto odůvodnění je chybné, protože kromě ČSN 73 6101 se uplatní i norma ČSN 73 6102, která umožňuje navrhování křižovatek se vzdálenostmi menšími než 2 km. **To, že <u>vyloučení</u> předmětné varianty dle oficiálního stanoviska náměstka hejtmana odpovědného za území plánování <u>proběhlo na základě neplatného důvodu,</u> a tak <u>způsobilo zmaření celé studie za 20+ milionů</u>**. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.
Odkaz na nesprávně vypořádanou připomínku č. 35 není vypořádáním.

133. Vyloučení varianty optimalizované ve verzi s MÚK severně od Kuřimi bylo sděleno dopisem náměstka pro územní plánováni s odůvodněním, že tato varianta není v souladu s normou ČSN 73 6101. Toto odůvodnění je chybné, protože kromě ČSN 73 6101 se uplatní i norma ČSN 73 6102, která umožňuje navrhování křižovatek se vzdálenostmi menšími než 2 km. **Pokud se prokáže, že studie mohla být ovlivněná střetem zájmů, ve kterém se mohl nacházet hlavní řešitel Ing. arch. Kynčl, který současně měl vztah ke krajskému úřadu a současně pracoval pro soukromý subjekt, pro který bylo výhodné výsledné doporučené řešení s jižním obchvatem Kuřimi, pak studie je zmařena jako celek a vyplacených 20+ milionů veřejných prostředků musí být vráceno zpracovatelem studie, zřejmě navíc i s úhradou škody, která tímto nezákonným způsobem vznikla.** V této připomínce se proto požaduje, aby OÚPSŘ doložil, že ke střetu zájmu nemohlo dojít a že toto OUPSŘ, který je nepochybně informován o mega-záměru Obytný soubor Kuřim-Záhoří měl dokumentárně doloženo. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána. Trváme na řádném vypořádání.

134. Studie pracuje se sadou tzv. „invariantních prvků" zobrazených na následujícím obrázku z prezentace studie 10. 12. 2019 níže. Kdo a kdy požadoval krajskou komunikaci přes oblast záměru „Obytný soubor Kuřim – Záhoří"?



Není toto také důkaz zmanipulování celé studie ve prospěch soukromého subjektu majícího zájem na realizaci tohoto mega-projektu? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.
Trváme na řádném vypořádání.

135.Studie pracuje se sadou tzv. „invariantních prvků" zobrazených na následujícím obrázku z prezentace studie 10. 12. 2019 níže. Není nikde doloženo, kdo a kdy požadoval krajskou komunikaci zde vyznačenou jako severní obchvat Modřic? Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 uvedl " Pro severní obchvat Modřic je vymezena územní rezerva v platných ZÚR JMK (1016). V rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bude územní rezerva prověřena."
Jak se mohla územní rezerva stát v ÚS invariantním prvkem? To je přece na první pohled manipulace, kdy se ÚS rozhodla prosadit tento návrhový koridor bez posouzení jeho účelnosti. Požadujeme plné vypořádání připomínky.

Připomínka 135a:
Jak se mohla územní rezerva severní obchvat Modřic stát v ÚS invariantním prvkem? To je přece na první pohled manipulace, kdy se ÚS rozhodla prosadit tento návrhový koridor bez posouzení jeho účelnosti.

136. V prezentaci studie dne 10. 12. 2018 byla preferována varianta „poučená". V dopravním hodnocení, ve studii není žádná tato varianta uvedena. Kde se ve studii nachází její dopravní hodnocení?

Reakce pořizovatele, uvádějícího **v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019** jako vypořádání připomínky tvrzení „Hodnocení varianty „Poučená" bylo projektantem ÚS JMK doplněno" je přiznáním pořizovatele, že výběr varianty S. 10 vlastně řádně neproběhl, a protože bylo zjevně zjištěno, že žádná z variant posuzovaných ve studii objednatele studie z nějakého důvodu neuspokojila, tak došlo k ukázce zakázané libovůle a byla „z klobouku vytažena" varianta S. 10. Takto nelze postupovat.

Schází vypořádání části připomínky, kde se požaduje, aby pořizovatel k variantě S. 10 uvedl „Kde se ve studii nachází její dopravní hodnocení?"

Požadujeme plné vypořádání připomínky,

Připomínka 136a:
Jak se mohla územní rezerva severní obchvat Modřic stát v ÚS invariantním prvkem? To je přece na první pohled manipulace, kdy se ÚS rozhodla prosadit tento návrhový koridor bez posouzení jeho účelnosti.

Připomínka 136b:
Na základě jakého hodnocení vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo a jakých jiných konkrétních důvodů bylo přistoupeno k volbě varianty SIO již v prosinci 2018 (viz prezentace ze setkání se samosprávami z 10. 12 2()18) vybrána jako doporučená?

137. Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK je na str. 28 uvedeno: *„Prověřit variantu S. 10 „POUČENÁ" v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK."* Toto je formulace dokládající fiasko postupu s pořizováním studie za 20+ milionů, neboť nezávisle na studii se nyní navrhuje do Aktualizace zahrnout variantu, kdy zřejmé, proč by se měla stát doporučenou pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK.

Současné zahrnování variant D.3, S, 1 a S. 10 (var. „poučená") do zadání Aktualizace ZÚR je absurdní, neboť logika vytvoření varianty „poučené" je dána na str. 28 Zprávy o uplatňování ZÚR

JMK a již v této Zprávě je formulováno hodnocení, že tato varianta je nejlepší. Tedy posuzování variant D.3 a S.I vedle varianty S. 10 je tedy předem vyargumentováno ve Zprávě jako zbytečné. To opět chce OIJPSŘ nechat posuzovat varianty, které jsou dopředu označeny jako horší? To vypadá na podobný doslova nesmysl se silničními variantami, kde jich bylo posuzováno 7 a pro 6 z nich následně bylo vysloveno (nebo na ně též dopadá — viz S.2) závěrečné vylučující hodnocení *„V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam"*, které mohlo napsáno před vydáním cca 6 milionů korun. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Obecný odkaz, že „Popis a důvody doporučení varianty „Poučená" jsou obsaženy v ÚS JMK" je zcela nespecifický. Trváme na řádném vypořádání.

Připomínka 137a:
Pořizovatel pro variantu S. 10 prezentovanou na setkání se zástupci samospráv 10. 12. 2018 bylo sděleno, že bude z ÚS doporučena varianta S.I (tzv. „Poučená"). Pořizovatel uvedl, že „Popis a důvody doporučení varianty *„Poučená" jsou obsaženy v ÚS JMK"*. Smlouva na pořízení ÚS vypršela v roce 2018.

Proč za této situace byla zpracovatelů vyplacena další (milionová?) částka v roce 2019?

138. V části D.1 se zpracovatel studie odvolává na metodické doporučení MŽP, které zpracovala osoba, jejíž hodnocení ZÚR JMK v roce 2011 bylo Nejvyšším soudem ohodnoceno tak deficitní, že ZÚR JMK byly v roce 2012 zrušeny. Tedy toto je vydání se špatným směrem. Hodnocení touto osobou mělo stejné nedostatky, jaké má hodnocení ve studii, tj. že varianty zcela odlišné, jako je průtah a obchvat jsou bodově hodnoceny velmi podobně. Již na první pohled je to nesmysl, a chyby z roku 2011 lze doložit níže:

V kapitole A.6.1 části SEA ZÚR JMK byl popsán metodický postup hodnocení variant jednotlivých úseků koridorů dopravní a technické infrastruktury, vymezených v rámci ZÚR JMK, z hlediska vlivů na životní prostředí. Aplikovaný postup je pro zcela neprůhledný, neobjektivní a z mnoha hledisek chybný, což má – vedle výše popsaných koncepčních vad Vyhodnocení a Odůvodnění — vliv na správnost tvrzení a údajů, jež byly v roce 2011 v těchto dokumentech obsaženy, a v konečném důsledku na zákonnost obsahu ZÚR.

Podle bodu 12 kapitoly A.6.1 „Syntetické hodnocení každé varianty je dáno hodnotou (H) váženého součtu bodového hodnoty parametru (vp) a jeho váhy (VP)" a současně podle bodu 15 „Varianta s nejnižší celkovou hodnotou H je z hlediska vlivů na životní prostředí považována za nejpřijatelnější". **Zcela schází „vylučovací kritérium", jež by mělo být uplatňováno za situace, kdy by hodnocená varianta prokazatelně byla zdrojem dalšího zatížení území (znečištění ovzduší, hluku apod.) v oblastech, kde již jsou překročeny nejvyšší přípustné limity takovéto zátěže, případně je zřejmé, že by k takovémuto překročení v případě hodnocené varianty došlo. Takováto varianta by neměla být v případě zřejmého prokázání popsané situace dále hodnocena, ale měla by být označena jako nepřípustná.** Bodové hodnocení však nejenže nerespektuje tento princip, ale je naopak postaveno na nepřijatelných východiscích, která umožňují relativně příznivé hodnocení koridorů vymezených v těsné vzdálenosti obytné zástavby. Parametry „A1-1 až A1 -4" v roce 2011 použité pro bodové hodnocení, jsou plochy obytné zástavby v hektarech nacházející ve vzdálenostech do 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru. Těmto parametrům jsou přiřazeny váhy „VP", a to postupně 7, 6, 5 a 3. To je naprosto

neproporcionální, neboť pokud koridor je veden ve vzdálenosti do 100 m od obytné zástavby, pak se jedná prakticky o situaci, kde je realizace takovéto varianty z důvodu nevyhnutelného překračování nejvyšších přípustných limitů hlučnosti prakticky vyloučena. Pokles z váhy 7 (pouze) na váhu 5 při vzdálenosti do 1000 m je na první pohled neproporcionálně malý. Koridor komunikace ve vzdálenosti 1000 m od obytné zástavby je (například z hlediska hlučnosti) zpravidla akceptovatelný. Tedy hodnota váhy pro vyloučené trasování do 100 m od obytné zástavby musí být výrazně větší, zatímco pro vzdálenější trasování musí být váhy výrazně menší.

Příklad variant úseku rychlostní silnice R43 Troubsko — Kuřim ze ZÚR 2011

Neobjektivitu hodnocení a porovnání jednotlivých dílčích variant lze jasně ukázat na příkladu úseku rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko(D1) — Kuřim, konkrétně na porovnání varianty *„Bystrcké"* (D1 – A) a varianty *„Optimalizované MŽP"* DI-C/J) pro tento úsek. Klíčovým parametrem z hlediska vlivu na obyvatelstvo je nepochybně vzdálenost vedení koridoru silnice od obytné zástavby. Toto je v hodnocení SEA vyjádřeno parametry A1-1 až A1 -4, které reprezentují plochy obytné zástavby v hektarech, která se nachází ve vzdálenostech do 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru.

Následující dvě tabulky obsahují údaje z Přílohy 2.2 (str. 1 a 2) části SEA pro variantu „Bystrckou" a (D1 – A) a variantu *„Optimalizovanou MŽP"* (D1 -C/J). ze ZÚR 2011

D1-A "Bystrcká"						
Parametr	Váha parametru (V_p)	**Plocha v hektarech**	Vliv	Riziko vznikuu vliv	B_p	**v_p*b_p = Negativních bodů**
A1-1 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 100 m od osy koridoru (v hektarech)	**7**	**8,13**	v	v	9	**63**
A1-2 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 500 m od osy koridoru (v hektarech)	**6**	**220,39**	s	v	8	**48**
A1-3 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 1000 m od osy koridoru (v hektarech)	**5**	**718,48**	s	s	5	**25**
A1-4 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 2000 m od osy koridoru (v hektarech)	**3**	**1640,37**	m	m	1	**3**

D1-C/J "Optimalizovaná MŽP"						
Parametr	Váha parametru (V_p)	**Plocha v hektarech**	Vliv	Riziko vznikuu vliv	B_p	v_p*b_p = **Negativních bodů**
A1-1 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 100 m od osy koridoru (v hektarech)	**7**	**0,11**	v	v	9	**63**
A1-2 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 500 m od osy koridoru (v hektarech)	**6**	**104,42**	s	v	8	**48**
A1-3 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 1000 m od osy koridoru (v hektarech)	**5**	**469,78**	s	s	5	**25**
A1-4 Plocha zástavby ve vzdálenosti do 2000 m od osy koridoru (v hektarech)	**3**	**1323,19**	m	m	1	**3**

Obě varianty tedy dostaly stejné množství „negativních bodů" (viz poslední sloupec obou tabulek), což by mělo znamenat, že obě dvě varianty jsou z hlediska kritéria „dotčené obytné zástavby" ve vzdálenosti do 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru silnice „stejně dobré", resp. „stejně špatné". Tak tomu ale není, neboť tyto trasy jsou z tohoto hlediska zásadně odlišné, což dokládá sloupec „Hodnota parametru Plocha v hektarech" ve výše uvedených tabulkách (viz také mapka pro varianty „Bystrckou" a (D1 – A) a variantu *„Optimalizovanou MŽP"* (D1 – C/J) v části II., bodě 2 tohoto návrhu). Nesmyslný výsledek bodového hodnocení zde vzniká tím, že ačkoliv ve sloupci 3 obou tabulek je uvedena přesně vymezená plocha zástavby v hektarech pro jednotlivé kategorie vzdáleností, jsou následně rozdíly v takto vymezených plochách zcela ignorovány. Počet přidělených „negativních bodů" je tak například zcela shodný při hodnotě parametru A1-1 pro plochu 8,13 ha (pro variantu *„Bystrckou"*), jako při hodnotě téhož parametru pro plochu pouhých 0,11 ha (pro variantu *„Optimalizovanou MŽP"*). Totéž platí pro další parametry — „bodové hodnocení" je ve všech případech stejné, bez ohledu na velikost „zasaženého území". **Ačkoli tedy ve vztahu k nevíce zasaženému území obytné zástavby v kategorii do 100 m od osy koridoru je pro variantu „Bystrckou" dotčena plocha více než 70x větší (viz 8.13 hektarů 10.11 hektarů= 73.9), je v obou případech oběma variantám uděleno 63 negativních bodů.** [4]

[4] Plocha 0.11 ha, tj. pouhých 1100 m2 je blízká „neexistenci jevu" (viz str. 181 SEA), a tedy zde neměla být váha 7, ale váha nula. To dramaticky mění hodnocení 0 63 bodů ve prospěch varianty

„Optimalizované MŽP”. Pokud by se místo váhy nula použil poměr ploch 8.13 ha / 0.11 ha = 7309, pak se opět dramaticky mění hodnocení, a to o 62–63 bodů ve prospěch varianty „Optimalizované MŽP".

Pokud tedy celkové hodnocení v SEA pro tyto dvě varianty bylo podle SEA v poměru Varianta Bystrcká” -410 neativních bodů ku variantě „Optimalizované MŽP C/J” — negativních 414 bodů, pak jen opravou tohoto iediného zjevně nesmyslného dílčího hodnocení by se celkový výsledek tohoto hodnocení musel dramaticky změnit „ve prospěch” varianty „Optimalizované MŽP”.

Takto by bylo možné pokračovat i pro další parametry a doložit že varianta „Optimalizovaná”, která je projektována jako důsledně se vyhýbající hustě obydlené zástavbě, je jednoznačně z hlediska dopadu na obyvatelstvo výhodnější (představuje menší zátěž), než varianta „Bystrcká (německá)”, jež vychází z více než 70 let starých projektů a nerespektuje současnou podobu dotčeného území, především rozvoj jeho zástavby.

Tímto příkladem bylo v roce 2011 doloženo, že zdánlivě sofistikovaně provedené „bodové hodnocení”, jež bylo východiskem pro hodnocení dílčích variant v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR z roku 2011 na udržitelný rozvoj území, bylo naprosto chybné a nemohlo být v žádném případě objektivním podkladem pro závěry Vyhodnocení a následně Odůvodnění ZÚR, kterými byl odůvodňován výběr dílčích variant koridorů staveb, tvořících součást koncepce rozvoje dopravní infrastruktury JMK.

I nyní tedy musí být aplikováno hodnocení, které reálně ohodnotí jednotlivé varianty-

Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky.

Nelze ani souhlasit se zcela nekonkrétně formulovanými důvody, proč nebylo v ÚS respektováno Metodické doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, které zveřejnilo MŽP ve Věstníku v únoru 2015.

Vzhledem k tomu, že v zadání ÚS bylo uvedeno, že „Projektant ZÚR JMK proto dospěl k závěru, že pro řešení problematiky silniční infrastruktury a pro možné rozhodnutí o výsledných variantách řešení ve vzájemných souvislostech, včetně prověření změn využití území v potřebné podrobnosti přesahující měřítko ZÚR (1 : 100 000), je nezbytné zpracovat podrobný územně plánovací podklad včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví, který bude zároveň podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a vymezení stabilizovaných koridorů invariantního návrhu” bylo nepochybně nutné dodržet metodiku hodnocení dle MŽP. To, že ÚS byla pořízena v „podrobnějším” měříku nijak nemohlo omezit možnost aplikace Metodiky MŽP. Trváme na řádném vypořádání.

Připomínka č. 138a:

V zadání ÚS pro výběrové řízení pro veřejnou zakázku je uvedeno: *„Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky, jenž je dostupný na http://www.mzp.cflcz/zpracovani_rozpty/ovych_studii_metodika. Pro zpracování rozptylové studie budou použity imisní limity vybraných znečišťujících látek a přípustné četnosti jejich překročení pro ochranu zdraví lidí a imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace uvedené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Modelování rozptylu znečišťujících látek bude provedeno pro celé*

zájmové území pro škodliviny, kde je to potřebné a relevantní, tedy pro znečišťující látky PMIO, PM2,5, N02, NOX, a benzen. U znečišťující látky $PM_{2,5}$ územní studie zohlední zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020"

Jak je možné, že nebyl dodržen smluvní vztah a Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky — viz závěry v expertním hodnocení?

Jak je možné, že byla při nedodržení smlouvy provedena úhrada?

Připomínka č. 138b:

U zadání ÚS pro výběrové řízení pro veřejnou zakázku je uvedeno: *„Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky, jenž je dostupný na http://www.mzp.cz/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika. Pro zpracování rozptylové studie budou použity imisní limity vybraných znečišťujících látek a přípustné četnosti jejich překročení pro ochranu zdraví lidí a imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace uvedené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Modelování rozptylu znečišťujících látek bude provedeno pro celé zájmové území pro škodliviny, kde je to potřebné a relevantní, tedy pro znečišťující látky PM10, PM25, N02, NOX, B[a]P a benzen. U znečišťující látky PM2,5 územní studie zohlední zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020"*

Jak je možné, že nebyl dodržen smluvní vztah a Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky — viz závěry v expertním hodnocení?

Jak je možné, že byla při nedodržení smlouvy provedena úhrada?

Připomínka č. 138c:

V zadání ÚS pro výběrové řízení pro veřejnou zakázku je uvedeno: *„Rozptylová studie bude vypracována podle Metodického pokynu ke zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí České republiky, jenž je dostupný na http://www.mzp.cz/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika. Pro zpracování rozptylové studie budou použity imisní limity vybraných znečišťujících látek a přípustné četnosti jejich překročení pro ochranu zdraví lidí a imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace uvedené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Modelování rozptylu znečišťujících látek bude provedeno pro celé zájmové území pro škodliviny, kde je to potřebné a relevantní, tedy pro znečišťující látky PMIO, PM25, N02, NOX, B[a]P a benzen. U znečišťující látky PM2,5 územní studie zohlední zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020"*

Kde je v ÚS aplikováno zpřísnění imisního limitu nabývající účinnosti od 01. 01. 2020, kromě konstatování, že tato zrněna legislativy nastala?

Jak je možné, že byla při nedodržení smlouvy provedena úhrada?

139. Pokud i nyní vznikají hodnocení, kde se jednotlivé varianty liší jen nepatrně, pak to není vlastnostmi předmětných variant, ale naprosto nesmyslným způsobem hodnocení. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Vylučovat některé varianty a jiné naopak označovat za doporučené tak jak je to ve studii za situace,

že hodnocení pro jednotlivé varianty se nijak podstatně neliší je nejen nesmyslným postupem, ale situací, kde je prostor pro velké chyby hodnocení a také prostor pro lehkou manipulaci s hodnocením. To se ve studii opět zřejmě stalo, neboť jinak by průtah městem se zavlečením cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy do obytných oblastí nemohl být vyhodnocen jako nejlepší řešení. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Nelze akceptovat vyjádření pořizovatele v informativním dokumentu pro zastupitelstvo kraje (03/2019), když uvedl, že se „Připomínka je spekulací podatele o příčinách výsledku územní studie". Toto není vypořádání připomínky.
Trváme na řádném vypořádání.

140. V studii schází jednoznačné odůvodnění, jak je možné, že doporučované řešení „s nejmenším dopadem na obyvatele" je protíná téměř srostlé obce Malhostovice a Drásov (obytné domy i v blízkosti desítek metrů), když jiné trasování v téže oblasti s obchvatem Lipůvky je vedeno vzdálenosti cca 10 — 30x vetší od obydlí, a to cca 1 km od okraje Lipůvky a cca 1 km od okraje Malhostovic. Toto musí být před schválením Zprávy o uplatňování ZÚR vyjasněno vypořádáním této připomínky.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána a vypořádání zcela míjí věcný obsah připomínky. Tvrzení uvedená ve vypořádání jsou zcela nespecifická.
Trváme na řádném vypořádání.

141. V studii schází jednoznačné odůvodnění, jak je možné, že doporučované řešení „s nejmenším dopadem na obyvatele" preferuje jižní obchvat Kuřimi s tím, že zde má být čtyřpruhová komunikace s intenzitou dopravy cca 20 tis vozidel denně být vedena na estakádě o výšce cca 10 m přímo před okny nově dokončované čtvrti rodinných domů, zatímco severní obchvat Kuřimi je veden oblastí, kde není žádné obydlí a po převážnou část své trasy je vzhledem ke Kuřimi dokonce za kopcem Zborov nebo za rozsáhlou průmyslovou zónou. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.
Trváme na řádném vypořádání.

142. V studii schází jednoznačné odůvodnění, jak je možné, že doporučované řešení „s nejmenším dopadem na obyvatele" preferuje zavlečení dálkové tranzitní dopravy, a to včetně dopravy nákladní (tedy i kamionové), celkem v intenzitě dopravy přes 20 tis. vozidel denně, z toho téměř 5 tis vozidel těžké nákladní dopravy, po transevropském koridoru TEN-T do tří obytných městských částí Brna, včetně městské části Brno-Bosonohy, kde je dlouhodobě nadměrná hlučnost a nadměrné znečištění ovzduší, a do rekreační oblasti Brněnské přehrady, přičemž omítnutou variantou bylo řešení s obchvatem města Brna. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 vypořádána.
Trváme na řádném vypořádání.

143. Hodnocení hlučnosti je ve Studii zcela nesmyslné, protože je provedeno pouze do vzdálenosti 400 m, přičemž je nesporné, že hluk se s významnou intenzitou šíří od liniového zdroje na mnohem větší vzdálenost. Dokládají to také i situace jako např. v Drásově / Malhostovicích, kde na okraji

400 m pásu jsou stále vysoké intenzity hlučnosti. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána.
Lze odkázat na expertní posouzení akustické studie Ing. Šnajdrem, které pořizovatel již vlastní.
Trváme na řádném vypořádání.

144. Hodnocení znečištění ovzduší pracuje s naprosto chybnou metodikou pro posouzení zákonného limitu vyjádřeného četností překročení imisního limitu — 24 průměru koncentrace PMIO. Ve dnech, kdy nastává tato situace se zpravidla nedá aplikovat větrná růžice, neboť tyto časové intervaly jsou typicky charakterizované buď stavem blízkým k bezvětří nebo situací, kdy se směr větru o nízké rychlosti opakovaně mění. V prvním případě, a to zejména za inverzní situace typické pro tyto stavy, to znamená, vznikající znečištění zůstává prakticky lokalizováno do vzdálenosti stovek metrů až prvních kilometrů od zdroje, jehož emise významně ke stavu znečištění přispívají. V druhém případě sice dochází k pohybu „mraku" (tzv. plume) se znečištěním postupně různými směry, takže se často stane, že znečištění vygenerované dříve nejen není v ovzduší rozptýleno, ale vrací se nad lokalitu, kde bylo vygenerováno. Toto naprosto použitá metodika nezohledňuje a hodnocení z hlediska tohoto zákonného limitu je proto zcela chybné. Postup v ÚS nadřazené sítě je tedy zásadně chybný ÚS nadřazené sítě je naprosto nepoužitelná jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK. Uvedené pochybení musí být při pořizování Aktualizace ZÚR JMK napraveno.

Připomínka nebyla v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 řádně vypořádána. Zde uvedené vypořádání se míjí s věcným obsahem připomínky.
Trváme na řádném vypořádání.

145. Zpráva o uplatňování zcela opomněla, že je nutné se zabývat emisemi z mobilních zdrojů, tj. z dopravy. Toto je nutné doplnit.

Pořizovatel v informativním dokumentu pro zastupitelstvo JMK z 03/2019 se k obsahu Zpráva o uplatňování nevyjádřil. Trváme na plném vypořádání naší připomínky.

146. Podáváme připomínku, kdy odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek identifikovalo problém, že „***Zpracovatelé Územní studie v dokumentu neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant"***.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

147. V úvodu ÚS *„A. Úvod" v podkapitole „A,5. PRINCIPY ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE"* se mimo jiné uvádí: *„Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě, které jsou východiskem pro další hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti."*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí."***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

148. V úvodu ÚS *„A. Úvod" v podkapitole „A.5. PRINCIPY ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE"* se mimo jiné uvádí: *„Při ručním sčítání dopravy se do této kategorie řadí dodávková vozidla s prostorem pro přepravu osob. Vozidla s ložnou plochou pro náklad se dávají do kategorie LN."*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Pro výpočet šíření hluku je v Hlukové studii použita francouzská výpočtová metodika NMPB-Routes-96, která používá členění dopravního proudu do dvou kategorií vozidel. Vozidla do 3,5 tuny a vozidla nad 3,5 tuny. Způsob využití vozidla (tj. zda převáží pasažéry nebo náklad), tak jak s ním „operuje" Zpracovatel Hlukové studie, metodika nesleduje. Do kategorie „LV" tedy vozidel do 3,5 tuny, měla být přiřazena všechna vozidla „LN – lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5t) bez přívěsů i s přívěsy."***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

149. V ÚS v *„PŘÍLOZE A.2 MODELOVÁNÍ ZATÍŽENÍ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ – METODIKA A POSTUP" v podkapitole „A.2.1. STANOVENÍ ZA TÍŽENÍ VÝHLEDOVÉ SÍTĚ V NULOVÉM STAVU 00-2020*" se mimo jiné uvádí: *„Vzhledem k a k předpokládanému víceméně rovnoměrnému vývoji na území JMK mezi lety 2016 a 2020 byl stanoven jednotný koeficient navýšení jednotlivých mezivjezdových vztahů. U kategorie LV se uvažovalo zvýšení 0 9 % a kategorie TV 0 9,4 %. V rámci města Brna se u vnitřní dopravy předpokládal minimální rozvoj v hodnotě 2 % u obou kategorií vozidel."*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„TP 225 (Stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy podle TP 225, III. vydání) pro přepočet intenzit dopravy mezi roky 2016 a 2020 uvádí pro Jihomoravský kraj následující přepočtové koeficienty:***

Kategorie	**OA**	**LN**	**TN**
III	**1,09**	**1,13**	**1,05**
II	**1,08**	**1,12**	**1,05**
I	**1,09**	**1,13**	**1,05**
D	**1,08**	**1,11**	**1,05**

Tedy nárůst celoročně průměrných denních intenzit dopravy u LV a TV uvedený ve výše citované podkapitole neodpovídá nárůstu stanovenému dle TP 225 (bez ohledu na deklaraci jeho použití).

Zpracovatelé navíc nezohledňují při přípravě dopravně technických podkladů kategorii komunikace.

Zpracovatelé neuvádějí, na základě jakých podkladů byl stanoven rozvoj intenzity dopravy v rámci města Brna na 2% u obou kategorií vozidel".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

150. V ÚS v *„PŘÍLOZE A.2 MODELOVÁNÍ ZA TÍŽENÍ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ – METODIKA A POSTUP" je v podkapitole „A.2.2. STANOVENÍ ZATÍŽENÍ VÝHLEDOVÉ SÍTĚ V NULOVÉM STA VU 00-2035"* se mimo jiné uvádí: ***„Při uplatnění tohoto způsobu individuálního navýšení jednotlivých zón dopravního modelu (cca 950) došlo ke zvýšení celkového počtu mezivjezdových vztahů proti roku 2016 0 25 % u kategorie LV a téměř 27 % u kategorie TV. U vnitřní dopravy města Brna je celkové navýšení mezioblastních vztahů nižší (10 % u LV a cca 6 % u TV).***"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„TP 225 (Stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy podle TP 225, III. vydání) pro přepočet intenzit dopravy mezi roky 2016 a 2035 uvádí pro Jihomoravský kraj následující přepočtové koeficienty***:

Kategorie	**OA**	**LN**	**TN**
III	**1,28**	**1,43**	**1,18**
II	**1,26**	**1,42**	**1,17**
I	**1,29**	**1,45**	**1,20**
D	**1,27**	**1,43**	**1,20**

T***edy nárůst celoročně průměrných denních intenzit dopravy u LV a TV uvedený ve výše citované podkapitole neodpovídá nárůstu stanovenému dle TP 225 (bez ohledu na deklaraci jeho použití).***

Zpracovatelé navíc nezohledňují při přípravě dopravně technických podkladů kategorii komunikace.

Zpracovatelé neuvádějí, na základě jakých podkladů byly stanoveny rozvoje intenzity dopravy v rámci města Brna na 10 % u LV a cca 6 % u TV"."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

151. V ÚS v *„PŘÍLOZE E. 1 HLUKOVÁ STUDIE" v kapitole „2.7 Modelování hlukové zátěže dopravy" se mimo jiné uvádí: „Intenzity celkové dopravy během 24 hodin byly přepočteny mezi denní a noční dobu. Doprava během denní doby tvoří 96 % veškeré 24hodinové dopravy a na noční dopravu připadají zbývající 4 %"* v „PŘÍLOZE E. 1 HLUKOVÁ STUDIE DODATEK" v kapitole *„2.7 Modelování hlukové zátěže dopravy}' se výše uvedené sdělení mění na „Výpočty hlukové zátěže byly vytvořeny pro denní (od 6:00 do 22:00) i noční dobu (od 22:00 do 6:00). Stávající intenzity denního a nočního provozu dopravy byly převzaty z ročních denních průměrů sčítání ŘSD pro jednotlivé úseky. Přičemž denní doba (od 6:00 do 18:00) v sobě zahrnuje i večerní (od 18:00 do 22:00) — tedy je uvažována v době od 6:00 do 22:00. Pro nesčítané úseky silničních komunikací III. tříd tvořila doprava během denní doby 96 % veškeré 24hodinové dopravy a na noční dopravu připadala zbývající 4 %. Obdobné*

rozdělení na denní a noční dobu bylo provedeno i u výhledových variant včetně doplňkové varianty S. 10".

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Dělení dopravního proudu na denní a noční dobu, tak jak bylo použito v Hlukové studii, nevychází ze žádných citovaných podkladů. Sdělení v DODATKU Hlukové studie, o užití 4% podílu noční dopravy na nesčítané úseky silničních komunikací III. ukazuje na nejednotnost postupu při výběru preferované silniční varianta a jejím hodnocení.***

Rozdíl úrovně hluku v blízkosti dálnic a některých silnic s vyššími intenzitami dopravy mezi denní a noční dobou cca -10 dB neodpovídá realitě.

Pro odhad poměru hluku z dopravy v denní a noční době je možné použít buď dokument „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" [redacted] ***nebo dokument TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. Vydání)". Proto je vysoce pravděpodobné, že podíl intenzity noční dopravy byl ve všech modelech výrazně podhodnocen.***

Zpracovatel Hlukové studie by se vyhnul spekulacím ohledně použitých podílů dopravy v noční době, kdyby kromě kartogramů intenzity dopravy za 24 hodin uvedl i tabulky s modelovanými hodinovými intenzitami dopravy v denní a noční době".

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

152. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.1, METODIKA ZPRACOVÁNÍ A HODNOCENÍ" v podkapitole „E.2.1.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Výpočtové hodnocení hlukové zátěže venkovního prostoru sledovaného území vychází z doporučených teoretických akustických vztahů pro šíření zvuku ze shora definovaných stacionárních (technických) zdrojů hluku záměru, na jejichž základech pracuje použitý výpočtový program Predictor-LimA 7510, verze 9.11 a jehož výpočtový algoritmus koresponduje s doporučenou metodikou NMPB-Routes-96 (Směrnice EP 2002/49/ES) pro silniční dopravu a normou ISO 9613-2 pro průmyslový hluk, zohledňuje klimatické podmínky, konfiguraci i vlastnosti povrchu terénu a další možné ovlivňující podmínky.*

V dodatku Územní studie je ve stejném místě následující upravené sdělení:

Hluková studie byla zpracována doporučenou metodikou NMPB-Routes-96 (Směrnice EP 2002/49/ES) pro silniční dopravu a normou ISO 9613-2 pro průmyslový hluk, zohledňuje klimatické podmínky, konfiguraci i vlastnosti povrchu terénu a další možné ovlivňující podmínky"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„V celé Hlukové studii nikde není uvedeno, jaké klimatické podmínky a jaký podíl podmínek příznivých pro šíření hluku k neutrálním podmínkám byl ve výpočtech v denní a noční době použit. Přičemž tento poměr výrazně ovlivňuje výstupy výpočtu provedené výpočtovou metodikou NMPB-Routes-96 (a to především ve větších vzdálenostech od dominantních zdrojů hluku a rovněž i v noční době)."***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

153. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.1. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A HODNOCENÍ" v podkapitole „E.2.1.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB. Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace, příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo odečítat)"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z výše uvedeného textu vyplývá, že Zpracovatel má o procesu stanovení nejistoty výpočtu šíření hluku pouze povrchní povědomí. Zpracovatel neuvádí, jak dospěl k přesnosti vlastního výpočtu „do rozdílu 0,2 dB" a co tímto sdělením míní. Dále Zpracovatel neuvádí, jakým způsobem (jakým mechanismem) byla „příslušná nejistota již uplatněna (zahrnuta) " v procesu predikce šíření hluku či jeho vyhodnocení (tak jak vyplývá z výše citovaného textu).***

Obecně platí, že s nejistotami výpočtů se v rámci hodnocení predikované úrovně hluku nikterak nepracuje (nejistoty se zohledňují pouze při vyhodnocení hluku v procesu jeho měření)."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

154. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.1. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A HODNOCENÍ" v podkapitole „E.2.1.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Do výpočtového modelu sledovaného území byly jako vstupní data zadávány intenzity dopravy silničních vozidel a maximální rychlosti daných úseků, stávající protihluková opatření v území, výškopis a stavební objekty"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Zpracovatel v Hlukové studii neuvádí, co je míněno pojmem „maximální rychlosti daných úseků". Nikde z textu Hlukové studie nevyplývá, zda se jedná o maximální povolenou rychlost v daném úseku komunikace, projektovou rychlost dané třídy komunikace nebo průměrnou rychlost dopravního proudu úseku komunikace stanovenou podle doporučení dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" [redacted], který uvádí jako podklad ke zpracování Hlukové studie. Modelovaná rychlost dopravního proudu výrazně ovlivňuje modelované emise hluku ze silniční dopravy, a tudíž i úroveň vypočítaného hluku z automobilové dopravy.***

Pro Územní studii byly připraveny dopravně inženýrské podklady formou kartogramů s počty vozidel za 24 hodin pro jednotlivé modelované dopravní varianty. Hluková studie však nezohledňuje „kartogramy rychlosti", které jsou vstupním parametrem sestavených dopravních modelů. Poskytovatel dopravních modelů mohl poskytnout i data o modelované rychlosti dopravního proudu, která mohl Zpracovatel Hlukové studie ve svých modelech zohlednit."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

155. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E-2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Zdrojem podkladů k zadání polohopisu a výškopisu byl použit ZABAGED® a mapové podklady zveřejněné na Portálu veřejné správy (Cenia) a Geoportálu Českého úřadu zeměměřického a katastrálního.*

Do výpočtového modelu softwaru Lim A vstupovala tato data: Dopravní síť dané varianty včetně tunelů;
protihlukové stěny;
výškopis; budovy"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z textu vyplývá, že další „objekty" (ve výpočtovém software se prvkům definujícím výpočtový model říká objekty) definující vlastnosti prostředí a parametry výpočtu, jako například mostní konstrukce a jejich portály, akustické vlastnosti povrchu terénu apod., nebyly zadávány.***

Obecně platí, že tyto parametry významně ovlivňují vypočítané úrovně hladin akustického tlaku. Některé jen lokálně (například mostní konstrukce, portály mostů aj.) a některé globálně (například akustická pohltivost povrchu terénu apod.)."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

156. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace. Tato vzdálenost je dostatečná pro posouzení vlivu stávajících i nových komunikací ve vztahu k ekvivalentním hladinám akustického tlaku 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu"*

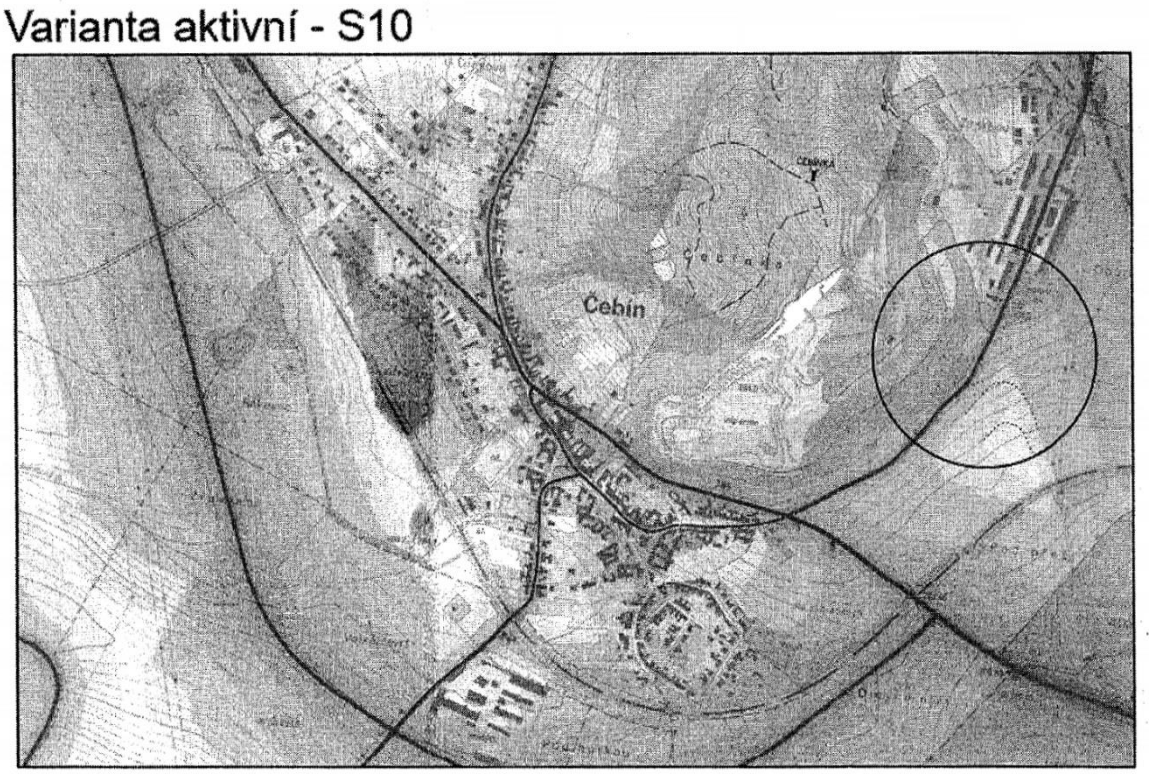
Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto:
„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.

Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu Lim A.

Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá.

Použití nastavení parametru „Fetching radius" k omezení rozsahu výpočtu ve výpočtovém modulu programu LimA, tedy nepoužití k omezení rozsahu výpočtu pomocí definice výpočtové oblasti s parametrem „Fetching radius" nastaveným na výrazně vyšší vzdálenost (obvyklé „defaultní" nastavení software LimA je „Fetching radius" roven 1200 m) dokazují všechny publikovaná hluková pásma vypočítaných variant.

Například v následujícím obrázku lokality obce Čebín je jednoznačně viditelné, že kumulativní účinek akustické energie modelované dopravní varianty SIO (respektive hluku šířícího se do jejího okolí) se stávajícím hlukem z provozu po komunikaci silnice III. třídy číslo 38529 nenastává (viz oblast označená červeným kroužkem a čárkovanou fialovou barvou vyznačené očekávané průběhy isofon se zohledněním kumulativního účinku obou zdrojů hluku, tedy SIO a silnice 38529). Dopad hluku obou dopravních zdrojů hluku je na hranici 400 m vykreslen tak, jako by druhý zdroj nebyl v provozu. Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m.



Především při hodnocení nových dopravních variant vedených v blízkosti či napříč stávající dopravní sítě je dostatečně velký „Fetching radius" velmi důležitým faktorem kvality zhodnocení dopadu hluku těchto variant na hlukovou situaci hodnocených území,

Zpracovatel studie nikde v dokumentu neuvádí, do jaké vzdálenosti od komunikací byl sestaven model polohopisu a výškopisu. Jedním parametrem modeluje rozsah výpočtové oblasti (tedy oblast, ve které jsou vypočítána data o hlukové zátěži) a druhým je rozsah v modelu zohledněného území. Ten hraje velikou úlohu především v místech, kde hlukovou situaci ovlivňuje více liniových zdrojů hluku (v podobě kumulativního účinku těchto zdrojů hluku)."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

157. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: „Protihlukové stěny Při modelaci hlukové zátěže byly uvažovány pouze stávající protihlukové stěny.

...

Při výpočtu variant dálniční a silniční sítě nebyla uvažována žádná nová protihluková opatření z důvodu rovných podmínek modelace jednotlivých verzí dopravního modelu. Tento fakt dopomohl zajistit rovnost variant ve výpočtové fázi. Pro modelové hodnocení postoupivších variant je již uvažováno s modelováním a navrhováním konkrétních technických opatření u jednotlivých obcí a solitérní zástavby, které zajistí splnění požadovaných parametrů hlukové zátěže"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Některé hodnocené výhledové varianty mohou být s uvážením technicky nutného rozsahu nových protihlukových opatření výrazně výhodnější z pohledu účinku hluku na obyvatele dotčeného území, než bez uvážení těchto opatření (tak jak bylo provedeno v Hlukové studii). Z tohoto důvodu není možné z pohledu účinku hluku zhodnotit jakoukoli variantu, bez zahrnutí veškerých jejích vlivů na okolí, tedy i vlivu nutných technických opatření umožňující v rámci platné hlukové legislativy ČR jejich realizaci (protihlukových opatření).***

Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy).

Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.

Vzájemné hodnocení variant z hlediska posouzení hluku je možné až poté, co každá jednotlivá varianta zařazená do porovnání vyhovuje hlukové legislativě ČR (tedy platným hygienickým limitům hluku), tudíž je například doplněna potřebnými protihlukovými opatřeními zajišťujícími plnění těchto limitů"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

158. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Výškopis Výškopis výrazně ovlivňuje podmínky šíření hluku v oblasti a je považován za jeden z hlavních faktorů při výpočtech hlukové zátěže. Ve výpočtech bylo využito hlavních, zesílených a doplňkových vrstevnic Základní mapy České republiky 1: 10 000. Tyto vrstevnice jsou vytvářeny v kroku 1, 2 a 5 metrů. Při těchto parametrech je zajištěna vysoká přesnost modelu terénu a potažmo i celé modelace šíření hlukové zátěže"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výškopis systému ZABAGED® Základní mapy České republiky 1:10000, konkrétně vrstvy „VrstevniceHlavni_vychod.shp", „VrstevniceZesilena.shp" a „VrstevniceDoplnkova.shp", obsahují vrstevnice v krocích 5 m (vrstevniceZesilena.shp"), 2 m VrstevniceHlavni_vychod.shp") a lokálně 1 m a 0,5 m („VrstevniceDoplnkova.shp"). Tyto vrstevnice však zahrnují výhradně území důsledně se vyhýbající zářezům a náspům podél liniových staveb. U některých liniových staveb je možné výškopis doplnit daty obsaženými ve vrstvách „DolniHrana.shp", „HorniHrana.shp", „KorunaZelTelesa.shp", „BodMrizky.shp" a „Profil.shp".***

Vysoké zpřesnění případných náspů a zářezu u stávajících liniových staveb lze dosáhnout při využití dat z DMR5G (ZABAGED® digitální model reliéfu 5. generace), který využívá výstupy z laserového skenování povrchu zemně v trojúhelníkové síti bodů zohledňující terénní zlomy.

Zpracovatel dokumentace dle podkapitoly „E.2.2.1. Hluková studie" využíval DMR5G spolu s DMP1G (ZABAGED® digitální model povrchu 1. generace) pro stanovení výšek objektů. Není proto pochopitelné proč, když dataDMR5G měl Zpracovatel k dispozici, je nevyužil pro doplnění výškopisu systému ZABAGED® o zářezy a náspy v okolí stávajících liniových staveb"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

159. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Stávající úseky komunikací byly zasazeny do terénu tak, aby odpovídaly skutečnosti. Byly zohledněny zářezy, náspy silnic i železnic a mostní konstrukce. Nové úseky silnic, které nenesly informaci o přítomnosti mostu a u kterých nebylo známo, zda jsou vedeny v zářezu či na náspu, byly modelovány v niveletě terénu. Části úseku obsahující atribut mostu byly vyvýšeny na úroveň mostní konstrukce"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: **„V Hlukové studii je pouze jediný obrázek ukazující 3D náhled na sestavený model hlukové situace, a to v okolí obce Čebín, tj. „Obr. E1 Příklad 3D modelu zájmového území — lokalita Čebín obchvat". Z obrázků vyplývá, že mostní konstrukce přechodu silnice II. třídy číslo 385 nad železniční tratí a silnice III. třídy číslo 38529 pod tělesem železniční trati nejsou zadány. U silnice číslo 38529 tomu odpovídají i prezentované mapy hlukových pásem vypočítaných v lokalitě Čebín.**

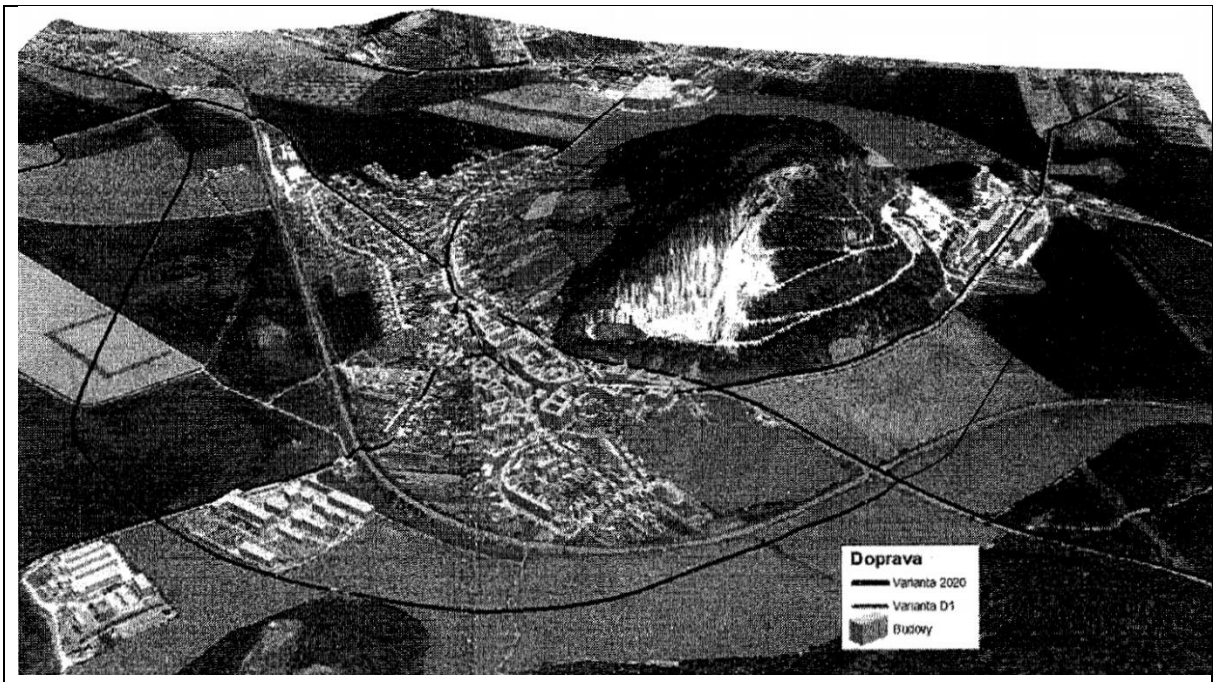
Nezohlednění projektované (či očekávatelné) nivelety nových úseků komunikací vede k lokálnímu výraznému podhodnocení nebo nadhodnocení vypočítané hlukové zátěže hlukem z automobilového provozu na těchto komunikacích. Zpracovatel v dokumentaci neuvádí, do jaké míry byl v rámci poskytnutých podkladů k jednotlivým záměrům známy jejich projektované výškové profily, a to bez ohledu na citaci poskytnutých podkladů.

Každopádně programy ArcGIS i LimA, které zpracovatel Hlukové studie v rámci jejího zpracování použil, umožňují automatickou generaci očekávaného výškopisu nových liniových staveb pomocí stávajícího modelu terénu a jejich podélných řezů. Je proto nepochopitelné, proč alespoň v místech kde je jasné mimoúrovňové křížení hlavních dopravních staveb a v místech, kdy stavba prochází v okolí či intravilánem dotčených sídel, tyto postupy Zpracovatel dokumentace nevyužil"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

160. V ÚS v kapitole „„E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.2. VSTUPNÍ DATA VÝPOČTOVÉHO MODELU" v podkapitole „E.2.2.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Stávající budovy byly v řešeném území modelovány dle jejich vypočtené výšky. Ta byla získána odečtem digitálního modelu reliéfu 5 generace (zachycují výšku povrchu terénu) od digitálního modelu povrchu 1G (zaznamenávající nejvyšší bod objektů zemského povrchu). Data byla získána z databáze ČÚZK. K budovám byl navíc připojen atribut způsobu využití dané stavby. Tato informace pochází z databáze RUIAN, která však ne ve všech případech korespondovala s vytvořenou vrstvou budov. Z tohoto důvodu nebylo možné ke všem budovám automaticky přiřadit informaci způsobu využití. V konfliktních místech byl způsob využití budov ověřen na základě volně přístupné informace z katastru nemovitostí (ČÚZK).*

Obr. E1 Příklad 3D modelu zájmového území — lokalita Čebín obchvat"



Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Informace o polohopisu objektů je v systému ZABAGED® obsažena ve vrstvě „BudovaBlokBudov.shp" tato vrstva, v místech, jež pokrývá, obsahuje půdorysy samostatně stojících objektů a půdorysy bloků vedle sebe stojících objektů (bloky budov).***

Popsané stanovení výšek objektu odečtem DMR5G od DMP1G je u samostatně stojících budov možné. Jiná situace je však u bloku budov. Pokud se blok budov skládá z objektů o různých výškách, je nesprávné mu přiřadit z rozdílu DMPIG a DMR5G jedinou výšku. Protože tato výška nerespektuje jednotlivé dílčí výšky objektů bloku. Ten pak může být v krajních případech extrémně nízký nebo extrémně vysoký. Z obrázku „Obr. E1 Příklad 3D modelu zájmového území — lokalita Čebín obchvat" obce, kterou Zpracovatel Hlukové studie dobře zná, je jednoznačně patrné, že vykreslené budovy a bloky budov mají prakticky jednotné výšky.

Z obrázku například vyplývá, že rodinné domy Čebín 436 a Čebín 461 jsou modelovány s výškou cca 18 m nad terénem, přičemž oba rodinné domy jsou jednopodlažní s obytným podkrovím s výškou hřebene střechy cca kolem 7 m. Blok objektů „Čebín 17" až „Čebín 123"je modelován s výškou cca 27 m nad terénem, přičemž tento blok domů se skládá z nejvýše dvoupodlažních objektů s výškou hřebene střechy nepřesahující hodnotu cca 9 m. A například zahradní domek situovaný na zahradě rodinného domu „Čebín 436" s výškou nejvýše 2,5 m je modelovaný s výškou cca 10 m nad úrovní terénu"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

161. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.3. KALIBRAČNÍ MĚŘENÍ STÁVAJÍCÍ AKUSTICKÉ SITUACE" (v dodatku Územní studie nazvané „E.2.3. STÁVAJÍCÍ SITUACE A KALIBRACE MODELU" v podkapitole „E.2.3.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Důležitou součástí modelace hlukové zátěže v zájmovém území byla i měření stávající akustické situace dopravy (nulový stav 00-2020), která byla využita pro následnou kalibraci a zpřesnění vypočtených výsledků. Celkově bylo těchto měření provedeno 72 v denní i noční době u 36 budov plnících funkci bydlení. Měření se odehrávala nejméně po dobu jedné hodiny v chráněném venkovním prostoru staveb, přičemž by/ mikrofon umístěn 2 metry od*

fasády a 4 metry nad úrovní terénu. Mikrofon směřoval vždy ke zdroji hluku — dané komunikaci. Jeho parametry jsou zaneseny v tab. E3"

Tytéž podkapitoly dodatku Územní studie uvádějí:

„Důležitou součástí modelace hlukové zátěže v zájmovém území byla i měření stávající akustické situace dopravy (nulový stav 00-2020), která byla využita pro následnou validací a zpřesnění vypočtených výsledků. Celkově bylo těchto měření provedeno 72 v denní i noční době u 36 budov plnících funkci bydlení. Měření se odehrávala nejméně po dobu jedné hodiny v chráněném venkovním prostoru staveb, přičemž umístění mikrofonu je popisováno v měřícím protokolu. Mikrofon směřoval vždy ke zdroji hluku — dané komunikaci."

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Části Územní studie obsažená v kapitole „PŘÍLOHA E. 1.1 PROTOKOL Z KALIBRAČNÍCH MĚŘENÍ HLUKOVÉ ZÁ TĚŽE" v dodatku územní studie obsažená v kapitole „PŘÍLOHA E. 1.1 PROTOKOL Z KALIBRAČNÍCH MĚŘENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DODATEK" zde nebude kvůli nesčetným faktickým, věcným i formálním chybám obsahu rozebírána Prakticky jediné sdělení, které je v Protokolu věcně správné je: Měření použité pro validaci výpočtového modelu (validační měření) není měřením ve smyslu §32a zákona č. 258/2000 Sb. a nevztahují se na něj požadavky kladené na akreditované nebo autorizované měření.***

Zpracovatel Hlukové studie zjevně není obeznámen s podstatou validace výpočtového modelu pro výpočet šíření hluku pomocí měření hluku. Validace spočívá v porovnání změřené úrovně hluku, za známých podmínek provozu hodnoceného zdroje hluku (v tomto případě se jedná především o intenzitu a skladbu dopravního proudu, jeho chování a rychlost v době měření a o další parametry, jež by mohly ovlivnit emise hluku dopravního proudy jako například vady povrchových znaků v komunikaci, vady její obrusné vrstvy, apod.), s vypočtenou úrovní hluku stanovenou modelem šíření hluku s identickými provozními podmínkami (akustickými parametry) hodnoceného zdroje hluku.

Validace slouží k ověření a případné úpravě vstupních parametrů modelu pro výpočet šíření hluku tak aby mode/ v co nejvyšší míře odpovídal hodnocené akustické situaci. Po provedení validace modelu (respektive jeho částí) se nastaví akustické parametry modelovaných zdrojů tak, aby odpovídaly hodnocenému provoznímu stavu zdroje hluku (v tomto případě hodnocené roční průměrné intenzitě dopravy modelované dopravní varianty) a provedou se výpočty pomocí validovaného výpočtového modelu. Každopádně v žádném případě se nevyužívají výstupy měření hluku ke korekcím vypočítaného hluku (respektive vypočítaných hlukových pásem) tak jak Zpracovatel Hlukové studie provedl."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

162. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Modelování hlukové zátěže dopravy bylo provedeno na vytvořeném 3D modelu celého zájmového území v softwaru LimA. Vzhledem k limitům využívaného softwaru nemohl být výpočet hlukové zátěže dané varianty proveden na celistvém území, nýbrž byla celá oblast rozdělena do menších územních celků obsahujících méně než 1 800 budov (celkově bylo těchto území 96). Pro kontinuitu výsledků byly tyto menší územní celky vytvořeny se vzájemným překryvem 200 m. Tato hodnota se ukázala jako dostačující k eliminování případných skokových hodnot hraničních výpočtů. Výpočty hlukové zátěže z automobilové dopravy ve variantě S. 10 byly shodné se způsobem výpočtu hlukové zátěže dopravy v ostatních hodnocených*

variantách, který je podrobně popsán v textu hlukové studie (viz kap. 2.7 přílohy E. 1 Územní studie – Modelování hlukové zátěže dopravy).

Výpočty hlukové zátěže byly vytvořeny pro denní (od 6:00 do 22:00) i noční dobu (od 22:00 do 6:00). Stávající intenzity denního a nočního provozu dopravy byly převzaty z ročních denních průměrů sčítání ŘSD pro jednotlivé úseky. Přičemž denní doba (od 6:00 do 18:00) v sobě zahrnuje i večerní (od 18:00 do 22:00) — tedy je uvažována v době od 6:00 do 22:00. Pro nesčítané úseky silničních komunikací III. tříd tvořila doprava během denní doby 96 % veškeré 24hodinové dopravy a na noční dopravu připadala zbývající 4 %. Obdobné rozdělení na denní a noční dobu bylo provedeno i u prověřovaných variant, včetně varianty S. 10. Výpočty byly vzhledem k objemu dat provedeny do vzdálenosti 400 m od silniční komunikace. V této vzdálenosti již zpravidla nedochází k překročení stanovených limitů pro chráněný venkovní prostor staveb,

Výsledky byly ze softwaru LimA získány v podobě mračna bodů nesoucí informaci o hlukové

zátěži konkrétního místa — bodu zájmového území. Následně byly jednotlivé části těchto mračen spojeny do souvislého území pokrývající celou dopravní síť dané varianty. Celkově se pohybuje počet vytvořených bodů jedné varianty v řádu milionů. Z výpočtových bodů byly v hlukové studii vygenerovány v prostředí ArcGIS tzv. rastry. Rastry jsou grafické výstupy studií, kde každý pixel nese hodnotu koncentrace, či akustického tlaku. Tyto pixely jsou v obrázcích v pravidelné čtvercové síti a definují území o straně čtverce 5 metrů. Tyto pixely byly poté připojeny k vrstvě budov nacházející se v daném území. Pro každou budovu bylo známo její umístění výška a případně počet bytů nacházející se v budově v případě, že budova je obytná. Podle počtu bytů byl dopočítán počet obyvatel v dané budově a posléze celkové počty obyvatel v obcích, případně městských částech"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Program LimA v sobě obsahuje veškeré nástroje potřebné pro výpočet hluku rozsáhlých území (a to i při zohlednění omezení ve výpočtech přípustných počtů překážek v šíření hluku, mimo jiné tedy objektů, a zdrojů hluku daného příslušnou licencí tohoto programu), výpočtu hluku na fasádách objektů i analýzy počtu lidí či objektů zasažených hlukem.***

Program LimA počítá hluk buď ve čtvercových sítích bodů s krokem definovaným v zadání výpočtu (například 10 x 10 m) nebo v tzv. cirkulačních bodech situovaných v zadané vzdálenosti od fasád zadaných typů objektů. Poloha výpočtových bodů sítě či rozmístění cirkulačních bodů okolo fasád je řízeno zadáním výpočtu v prostředí LimA a je pro všechny výpočty provedené se shodným zadáním vždy naprosto shodná (výpočtové body se nacházejí v identických polohách). To umožňuje mimo jiné provádět analýzu nad více výstupy jednotlivých modelů, například součet či rozdíl (aritmetický či energetický) úrovně hluku mezi dvěma variantami výpočtového modelu.

Program LimA nevytváří „mračna bodů" nýbrž přesně definovaná rozložení výpočtových bodů podle nastavení výpočtu v daném modelu. To umožňuje snadný a přesný export vypočítaných sítí bodů či cirkulačních bodů a přesný export vypočítaných hlukových pásem. Zároveň to umožňuje snadnou analýzu exportovaných dat například v systémech GIS, bez nutnosti používat prostorově vyhledávací funkce.

Programem LimA lze připravit několik typů výstupů isolinií nebo hlukových pásem (včetně generace hlukových pásem v podobě uzavřených polygonů). Proto jakékoli generování „rastrů" v prostředí ArcGIS je naprosto zbytečné, a na víc výrazně nepřesné.

Publikované grafické výstupy odvozených „rastrů" (tedy mapy hlukových pásem a rozdílové mapy) jsou zpracovány v barevném schématu (barevné legendy) prakticky významně komplikují a místy i znemožňují odečet lokální hlukové zátěže. Jednotlivá hluková pásma jsou identifikována barvami s mírnou změnou jejich odstínu (především zelené a oranžové barvy vždy

se sedmi odstíny) s nekontrastními přechody mezi hlukovými pásmy. Navíc v grafických výstupech dochází k prolínání použitých barev hlukových pásem s barvami v použitých podkladových geografických mapách, což místy vede ke ztrátě možnosti určit odstín barvy hlukového pásma, a tudíž k možnosti odečíst příslušnou hlukovou zátěž.

Použité barevné schéma a jeho prolnutí s barvami podkladové mapy výrazně komplikuje a místy naprosto znemožňuje určení očekávané hlukové zátěže konkrétního bodu (nebo lokality).

Mapy s hlukovými pásmy jsou jediným výstupem Hlukové studie ukazujícím hlukové zatížení řešeného území hlukem z hodnocených dopravních variant (jinou formu výstupu Hluková studie neobsahuje). Užité barevné schéma legendy hlukových pásem vede k nemožnosti dalšího zpracování provedených výstupů výpočtů (například odhadu zátěže v konkrétní lokalitě, ověření relevantnosti uvedených dat, analýze počtu osob zasažených hlukem apod.).

V normách DIN 18005, ISO 1996-2 a v dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN) jsou uvedena doporučená barevná schémata pro vykreslování hlukových pásem v hlukových mapách. Další informace o doporučených barevných schématech je možné najít na portále www.coloringnoise.com. Zde doporučená barevná schémata jsou volena se snahou dosáhnout jednoznačné identifikovatelnosti jednotlivých hlukových pásem v grafických výstupech hlukových map"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

163. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Rastry byly vytvořeny interpolační metodou kriging v kroku 5 metrů. Vzhledem k objemu dat a poměrně značné rozlohy území byly tyto výpočty velmi časově i výpočetně náročné (výpočet jednoho surového rastru trvá přibližně týden). Pro každou variantu byly výpočty provedeny pro denní i noční dobu (celkově bylo provedeno 36 výpočtů, které částečně mohly probíhat současně). Metoda kriging je považována za jednu z nejpřesnějších lineárních předpovědí střední hodnoty, přičemž výsledkem modelu není hladký povrch. Mode/ je vhodný pro využití v případě předpokladu vztahu mezi daty nejčastěji určeného vzdáleností nebo směrem, čemuž odpovídá šíření hluku ze zdrojové oblasti. Při výpočtu byla využita ordinární metoda a sférický model semivariogramu"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Základní fyzikální vlastností zvuku je to, že jeho energie klesá exponenciálně v závislosti na vzdálenosti od zdroje hluku. Hluk se NIKDY nešíří s lineárním poklesem jeho úrovně v závislosti na vzdálenosti, proto jakákoli lineární interpolace výstupů výpočtů hluku dává lokálně nepřesné výstupy.***

V současné době není v rámci oboru GIS stanovena jednoznačná uznávaná metodika pro interpolaci hlukových dat. V odborné literatuře lze najít nesčetná porovnání interpolačních metodik na bázi krigingu a metody vážené inverzní vzdálenosti (IDW). Žádná z těchto metodik však není jednoznačně ustanovena jako ta správná. Pouze je uváděno, za jakých podmínek se blíží skutečné hodnotě hlukových dat"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

164. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1,

Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže jednotlivých dopravních modelů a reálně naměřených hodnot akustické situace se po kalibraci liší do rozmezí ±2 dB"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Validace (v Hlukové studii užíván termín kalibrace) výpočtového modeluje proces, který upřesňuje vstupy do výpočtového modelu (a to jak vstupy popisující zdroj hluku, tak vstupy definující model šíření hluku). Zásah do výstupů výpočtů, tedy úprava výsledných rastrů pomocí kalibračních měření, který má podle Zpracovatele zohlednit „reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území" je naprosté popření principů predikce šíření hluku. Navíc tento zásah výrazně ovlivňuje interpretaci širokého území v okolí tzv. „kalibrovaného výpočtového bodu" a tudíž vede spíš k znehodnocení výstupu výpočtu, než by vedl k jeho zpřesněni"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

165. V ÚS v kapitole „E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.6. MODELOVÁNÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DOPRAVY" v podkapitole „E.2.6.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Tímto způsobem vznikl soubor v prostředí ArcGIS, kde pro každou budovu v hodnoceném území byl znám způsob využití (obytná budova, polyfunkční budova a ostatní), dopočítán počet obyvatel a přiřazena hodnota akustických tlaků"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Informace o počtech obyvatel žijících na adresních bodech (v konkrétních objektech) jsou obsaženy ve výstupech „Sčítání lidu, domů a bytů" které v roce 2011 zpracoval Český statistický úřad,***

Databáze RÚIAN neobsahuje atributy obytná budova, polyfunkční budova a ostatní u všech objektů. Neobsahuje ani úplnou databázi počtů podlaží a počtu bytových jednotek u všech obytných objektů. Neexistuje metoda ani doporučení, jak z informace o počtu bytových jednotek v objektu stanovit počet v něm žijících obyvatel. Zpracovatel v Hlukové studii v ní neuvádí, jakým způsobem a jak byly stanoveny počty lidí žijících v jednotlivých objektech v řešených lokalitách zasažených sledovaným hlukem ze silniční dopravy. Vzhledem k tomu, že v rozporu se zadáním Územní studie nejsou počty osob zasažených hlukem v Hlukové studii zpracovány na úrovni jednotlivých sídel lze se domnívat, že Zpracovatel údaje o počtech obyvatel v jednotlivých obytných objektech buď nezpracoval, nebo nepřipravil.

V rámci vyhodnocení dopadu řešených dopravních variant je u obcí zpracováno a vyjádřeno pouze procento zastavěné plochy zasažené nižším či vyšším hlukem. Výstup analýzy počtu obyvatel zasažených hlukem uvádí Zpracovatel až na úrovni celého řešeného území. Navíc z obsahu Hlukové studie není patrné, jak k těmto porovnávaným počtům obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či poklesu hluku, dospěl"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

166. V ÚS v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.7. ANALÝZA VÝSLEDKŮ MODELOVÁNÍ" v podkapitole „E.2.7.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Výsledné hodnoty hlukové zátěže denní a noční doby byly vyneseny do rastrů, z nichž byly tyto hodnoty přirazeny k jednotlivým budovám. Hodnoty byly přiděleny na základě nejvyšší — maximální velikosti hlukové zátěže pixelu, který protíná danou stavbu, Následně*

byly tyto hodnoty porovnány mezi nulovým stavem 00-2035 a zvolenou variantou. Ze souboru budov byly zvláště vyselektovány stavby, u kterých po realizaci záměru dojde k překročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku na úrovni 60 dB v denní době a 50 dB v noční době. Těmito postupy byla vytvořena konfliktní území, ve kterých by docházelo realizací záměru dané varianty k nedodržování stanovených limitů hlukové zátěže v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Výsledky jsou však posuzovány k modelu, který byl vytvořen bez uvažovaných protihlukových opatření"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Vstupní podklady polohopisu budov (ZABAGED@ vrstva „BudovaBlokBudov.shp") a obsahují samostatně stojící budovy a bloky vedle sebe stojících budov. Zpracovatel v Hlukové studii nikde neuvádí, že by se zabýval dělením bloků budov na jednotlivé objekty. Proto je dovoditelné, že podle výše uvedeného postupu přiřadil „maximální velikost hlukové zátěže pixelu" nejen samostatně stojícím budovám (objektům) ale i bloku budov. Tento postup vede k přiřazení maximální velikosti hlukové zátěže obytným objektům obsaženým v bloku budov bez ohledu na to, že maximální velikost hlukové zátěže byla stanovena z neobytného objektu situovaného v tomto bloku. Navíc tento přístup výrazně zkresluje případnou analýzu počtu osob zasažených hlukem, protože vjednom bloku skládajícího se z více obytných objektů mohou žít i desítky obyvatel se špatně vyhodnocenou hlukovou zátěží.***

Tímto způsobem často dochází k výraznému nadhodnocení očekávané hlukové zátěže, a to především právě při porovnávání více hodnocených variant.

Proces stanovování hlukové zátěže pomocí nástrojů GIS je s ohledem na použitý výpočtový program LimA nepochopitelný. Program LimA obsahuje několik metod stanovení hlukové zátěže objektů a případně v nich žijících obyvatel (tzv. Annoyance analysis, viz výpočty „Population, Exposure and Annoyance"). Všechny metody pak poskytují u vybraných objektů údaje o maximální, střední a minimální hladině akustického tlaku stanovené na jejich fasádách, které lze následně zpracovat v jakémkoli dalším prostředí (tabulkový procesor, GIS, apod.).

Proto Zpracovatelem Hlukové studie použitý postup zpracování „rastrů" s využitím nástrojů GIS, který ke stanovení hlukové zátěže objektů, a tedy i v nich žijících obyvatel používá naprosto nepřesný postup odhadu úrovně zasažení objektů hlukem, je neopodstatněný, a navíc výrazně méně přesný,

Lokality, u kterých převažují data ve formě bloků budov, jsou hodnoceny „přísněji" (mají více obyvatel zasažených vyšším hlukem) než lokality se samostatně stojícími budovami"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

167. V ÚS v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.7. ANALÝZA VÝSLEDKŮ MODELOVÁNÍ" v podkapitole „E.2.7.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Jako další způsob porovnání nulových variant s aktivními byly zvoleny rozdílové rastry. Raster hlukové zátěže nulové varianty by/ odečten od rastru aktivní varianty, díky čemuž je možné pozorovat úseky, kde dochází ke zlepšení stávající situace a naopak lokality, kde dochází ke zhoršení současného stavu. Zvýšení hlukové zátěže v určité oblasti však nemusí znamenat překročení platných hygienických limitů. Pouze se v této konkrétní lokalitě objevil nový zdroj hluku. Hodnoty rozdílových rastrů byly opět vztaženy k budovám dané obce a následně byla vypočtena procenta zástavby, kde dojde po realizaci záměru ke zlepšení, zhoršení nebo bude stav hlukové zátěže vyrovnaný. Za budovy s vyrovnaný stavem byly považovány takové, kde došlo ke zlepšení či potažmo zhoršení (x) v rozmezí ≥-1 dB a zároveň x ≤ 1dB"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Odečet „rastrů" (tj. když rastr hlukové zátěže nulové varianty byl odečten od rastru aktivní varianty), jak jej autor studie uplatnil, nevede ke stanovení skutečného rozdílu mezi aktivní a referenční („nulovou") variantou. Odečty rastrů uvedené pro jednotlivé dopravní varianty a území obcí, tedy přílohy obsažené v E. 1.4, jsou technicky naprosto nesmyslné. Ve skutečnosti se nejedná o rozdíly uvedených map hlukových pásem aktivní a nulové varianty, ale o něco vzdáleně, a to jen někde (zřídka) se blížící tomuto rozdílu. Pouhým pohledem je viditelné, že obrázek uvedený jako „Rozdíl ve variantách Výsledky jsou platné pouze do 400 m od komunikace" rozhodně není rozdílem úrovní hluku uvedeným v obrázcích „Varianta aktivní — a „Varianta nulová - rok 2035".Software LimA obsahuje nástroje, které rozdíl úrovně zasažení hlukem řešených variant provádí (a navíc přesně). Proto je nepochopitelné, proč jej Zpracovatel Hlukové studie nevyužil***

Stanovení rozdílových map pro rozsahy výpočtových oblastí, které nejsou totožné (jejichž jednotlivé výpočtové body se nenacházejí ve shodných polohách), však není možné. Proto se před výpočtem rozdílových map hlukových pásem musí připravit takový rozsah výpočtové oblasti referenční (nulové) varianty, který pokrývá celé území dotčené všemi hodnocenými variantami a výpočet se musí provést pro celé toto území. Teprve pak je možné rozdílové mapy pořídit"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

168. V ÚS v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE" v podkapitole „E.2.7. ANALÝZA VÝSLEDKŮ MODELOVÁNÍ" v podkapitole „E.2.7.1. Hluková studie" se mimo jiné uvádí: *„Mapy vhodným způsobem reprezentují rozdíly mezi stávající dopravní situací a navrhovaným záměrem konkrétní aktivní varianty. Avšak je nutné připomenout skutečnost, že výpočty modelu hlukové zátěže byly provedeny pouze do vzdálenosti 400 m od komunikace a ve větších vzdálenostech nejsou tyto výsledky platné*"

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výpočtová vzdálenost 400 m od liniových zdrojů hluku je naprosto nedostačující, viz též připomínka 11 (v posouzení Ing. Šnajdra)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

169. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: *„Vyhodnocení výstupů modelování hlukové zátěže v řešeném území vymezeném v rámci Uzemní studie je pro jednotlivé varianty, včetně varianty S. 10, uvedeno v hlukové studii a jejím dodatku (viz příloha E. 1 Územní studie a příloha č. E. 1 dodatku Územní studie).*

Hluková studie přináší značně konkrétní pohled na potencionálně vzniklou hlukovou zátěž po realizaci záměru každé varianty (celkově 16 variant, včetně doplňkové varianty S. 10 — viz kap. 3.1 až 3.15. přílohy E. 1 Územní studie a kap. 3.16 přílohy E. 1 dodatku Územní studie). Jednotlivé varianty se od sebe liší kombinací variantních prvků, které byly zvolené v konkrétním dopravním modelu. Výsledky variant byly poté posouzeny a porovnány vůči nulovým stavům. Především bylo vytvořeno srovnání s nulovým stavem 00-2035, který počítá se zvýšením intenzit dopravy k roku 2035, ale zároveň nedojde k tomuto datu v řešeném území k realizaci žádných nových komunikací. Výsledky byly vytvořeny na základně platných právních předpisů, směrnic a doporučení a byly srovnány vůči ekvivalentní hladině akustického tlaku na úrovni 60 dB v denní době a 50 dB v noční

době a následně přepočítány na počty obyvatel. "

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výše uvedená tvrzení „Hluková studie přináší značně konkrétní pohled na potencionálně vzniklou hlukovou zátěž po realizaci záměru každé varianty" a „Výsledky byly vytvořeny na základně platných právních předpisů, směrnic a doporučení" se s ohledem na obsah Hlukové studie nezakládají na pravdě. Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled.***

Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy. Územní studie v návaznosti na Hlukovou studii by měla, v souladu se zadáním, podrobně hodnotit hluk ze silniční dopravy řešených variant v území Jihomoravského kraje. Toto zadání je přísnější, než zadání v rámci pořizování tzv. Strategických hlukových map (dále též SHM). Proto by kvalita akustického modelu měla být alespoň shodná, ale spíš lepší než v úrovni SHM. Pro metodiku zpracování akustických modelů pro SHM je jedním ze stěžejních dokumentů dokument „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2 verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN, dále též GPG). Pokud by se Zpracovatel s tímto dokumentem seznámil, shledal by, že jím provedené práce v oblasti hlukového mapování jsou nedostatečné"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

170. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: *„V hodnoceném území žije cca 560 000 obyvatel, pro které bylo výše popsaným způsobem definováno zatížení hlukem*."

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„V Územní studii je v příloze „PŘÍLOHA D.4 STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ" v kapitole „2. CHARAKTERISTIKA HODNOCENÉ POPULACE" v odstavcích „2.1. POČET OBYVATEL V OBCÍCH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ" a „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" naznačeno, jak Zpracovatelé dospěli k výše uvedenému počtu obyvatel čijících v hodnoceném území. Tedy v oblasti do vzdálenosti 400 m od os modelovaných komunikačních sítí (viz též připomínka 20 a kapitola Závěr).***

Jak je v kapitole „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ" ve větě 3) uvedeno: „byl proveden odhad počtu obyvatel v domech". Jakým způsobem se při odhadu pracovalo s bloky budov (tedy s bloky s více obytnými objekty) již zde není uvedeno"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

171. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: *„Obecně pak platí, že z hlediska hlukové zátěže jsou silniční varianty lepší než dálniční. U silničních variant je uvažováno mimo obce s rychlostí 90 km/h jak pro osobní, tak i nákladní vozidla, u dálničních variant pak s rychlostmi 130 km/h pro osobní vozidla a 100 km/h pro nákladní vozidla."*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Výše uvedené obecné tvrzení, které je výstupem nepřesných výpočtů nepřesných modelů vyhodnocených značně nepřesným postupem, je v rozporu se základními principy dopravní obslužnosti rozsáhlých území především z pohledu dopadu hluku na toto území“'***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

172. V ÚS v části dokumentace E. POROVNÁNÍ VARIANT NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE DODATEK" v kapitole „E.3. POROVNÁNÍ VARIANT" v podkapitole „E.3.1. HLUKOVÁ STUDIE" se mimo jiné uvádí: „*Varianty lze rozdělit do tří kategorií. Doporučované, možné a nejméně efektivní pro hodnocené území.*
Do kategorie nejméně efektivní varianty pro hodnocené území lze zařadit varianty S.9.3, S.9.4, D.4 a D.5. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledům z hlediska hlukové zátěže. I když realizace těchto variant by byla lepší než zachovat silniční síť ve stávajícím stavu.
Naopak mezi doporučované zahrnujeme varianty S.4 S. 10, S. 1, D.3, DQ a S.2. To jsou varianty, které z hlediska hlukové zátěže vykazují největší přínos. Varianty S.5, S.3, S.8, D.6, D.1 a S.6 lze zařadit do kategorie možné.
Ať bude vybrána jakákoliv varianta z výše uvedených, bude potřeba pro danou variantu vyhodnotit její vliv i s nově navrženými technickými opatřeními pro snížení hlukové zátěže. Lokality, kde by mělo dojít u jednotlivých variant k návrhu povrchových anebo podpovrchových technických opatření znamenajících jakoukoliv formu zastřešení úseků komunikací, jsou uvedeny ve výsledcích hlukové studie jednotlivých variant.
Z hlediska hlukové zátěže jsou tedy doporučovány následující varianty: S.4, S. 10, S. 1, D.3, D.2 a S.2."

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Již v procesu porovnání jednotlivých variant měl být užit takový rozsah technických opatření zajišťujících, že případný provoz hodnocené dopravní varianty vyhoví požadavkům hlukové legislativy ČR. Bez tohoto není jasné, podle jakých kritérií hodnotících hluk z automobilové dopravy na okolí by se měla vybrat dopravní varianta, která bude dále použita pro tvorbu aktualizace „Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

173. V ÚS při modelování zatížení výhledové sítě se využil dopravní model stávající komunikační sítě JMK, aktualizovaný a doplněný v roce 2017 podle Sčítání dopravy 2016. Tento dopravní model zahrnuje všechny úseky dálnic, silnic I. a II. třídy a většinu silnic III. třídy na území Jihomoravského kraje a také základní komunikační síť města Brna. Data ročních průměrných denních intenzit dopravy (RPDI) byla za pomoci TP 225 přepočtena na dopravní intenzity roku 2020 a 2035

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z textu Územní studie však vyplývá, že při přepočtu stávající komunikační sítě JMK (2017) do roků 2020 a 2035 nebylo postupováno v souladu s dokumentem TP225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy" (Edip s.r.o., 2018). Navíc byly nesprávné růstové koeficienty použity na celou dopravní síť JMK bez zohlednění tříd konkrétních komunikací (viz poznámky číslo 4 a 5 v posouzení Ing. Šnajdra)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

174. V ÚS Dopravní model stávající komunikační sítě JMK pracuje s maticemi mezioblastních vztahů s rozděleními pro lehká (LV) a těžká vozidla (TV). Rozdělení jednotlivých vozidel odpovídá stávající metodice ŘSD ČR uplatňované při celostátním sčítání dopravy

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Vstupní dopravní data tedy měla být konvertována na intenzity v kategoriích LV a TV tak, aby se zohlednilo dělení vozidel v rámci použité výpočtové metodiky NMPB-Routes-96, na vozidla do 3,5 tuny (LV) a vozidla nad 3,5 tuny (TV), viz připomínka číslo 3 v posouzení Ing. Šnajdra)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

175. V ÚS dopravní data výhledové sítě v nulovém stavu 00-2035 byla doplněna o invariantní a variantní dopravní stavby (prvky) na jednotlivé řešené výhledové dopravní sítě. Jakou měrou byl či nebyl řešen odliv dopravy z částí stávající dopravní sítě na řešené nové dopravní stavby, není v Uzemní dokumentaci uvedeno.

V jednotlivých dopravních variantách stanovené roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI) byly podle Územní studie u všech komunikací rozděleny na denní a noční dobu v poměru 96% RPDI v denní a 4% RPDI v noční době (v Dodatku Hlukové studie byl tento podíl intenzit dopravy použit pouze pro nesčítané úseky silničních komunikací III. tříd)

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Podíl intenzity dopravy je shodně užit jak pro lehká (LV) tak i těžká (TV) vozidla. Tento přístup není v souladu se žádným ve Hlukové studii citovaným podkladem. Navíc tento přístup vede k výraznému podhodnocení úrovně hluku v okolí hlavních silničních tahů v noční době, kdy bývá podíl těžkých vozidel (nákladní dopravy) výrazně vyšší než u komunikací nižších tříd"***
ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

176. V ÚS Modely hodnocených hlukových situací byly sestaveny z dopravní sítí dané varianty (včetně tunelů), stávajících protihlukových stěn, výškopisu (tj. hlavní, zesílené a doplňkové vrstevnic Základní mapy české republiky v měřítku 1: 10 000) a budov (polohopis budov a bloků budov).

V modelu terénu byly zohledněny zářezy, náspy silnic i železnic a mostní konstrukce (není uvedeno na základě jakých dat).

Objekty byly zadány s výškami stanovenými odečtem digitálního modelu reliéfu 5. generace (DMR5G) od digitálního modelu povrchu 1G (DMPIG) pomocí dat databáze ČÚZK. K budovám byl z databáze RUIAN připojen atribut způsobu využití dané stavby

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Dopravní síť byla zadána pomocí úseků o jediné linii, pravděpodobně umístěné v ose příslušné komunikace. Ani u hlavních silničních tahů (jako jsou dálnice a komunikace L třídy) nebylo zohledněno rozdělení do jízdních pruhů.***
Modely neobsahují informace o akustických vlastnostech terénu. Zpracovatel neuvádí, jakou „defaultní" hodnotu koeficientu povrchu G ve výpočtech použil. V modelech nebyl zohledněn výškopis nových liniových staveb (včetně mimoúrovňových křížení).
Pro nové úseky komunikací nebyla, kromě tunelů, modelována žádná technická opatření (protihlukové stěny apod.) zajišťující soulad provozu úseku s platnou hlukovou legislativou ČR.

V modelech nebyla zadána jednotná výpočtová oblast."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

177. V ÚS v celé dokumentaci Uzemní studie není uvedena žádná zmínka o nastavení či parametrech provedených výpočtů

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Není uvedeno, jaká meteorologická data a jaký poměr příznivých a neutrálních podmínek pro šíření hluku byl ve výpočtech denní a noční doby použil. Není uvedeno, jaká hodnota koeficientu povrchu G byla ve výpočtech pro celé území použita.***
Není uvedeno, v jakém kroku sítě výpočtových bodů byly výpočty šíření hluku provedeny.
Z výstupů v Hlukové studii provedených výpočtů vyplývá, že při výpočtech byl u zdrojů použit „Fetching radius" (tj. dosah vlivu zdroje hluku) 400 m"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

178. V ÚS vypočítaná „mračna bodů" byla v prostředí GIS sloučena tak, že výsledek pokrýval celé řešené (tedy části tohoto území do vzdálenosti 400 m od řešených komunikací) a byly nad nimi za pomoci interpolační metody kriging v kroku 5 metrů vytvořeny „rastry", které dle Zpracovatele představují úroveň hluku na ploše řešeného území (obdoba isofon či hlukových pásem generovaných programy pro výpočet šíření hluku).
Vygenerované rastry pro současnou dopravní síť byly korigovány na základě výstupu kalibračních měření hluku tak, aby odchylka naměřené hodnoty a v rastru udané hodnoty v daném bodě byla méně než 2 dB

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Zpracovatel Hlukové studie neuvádí podstatu korekce (tedy jak byla korekce provedena). Není tudíž jasné, zda „modifikoval" úroveň hluku jednoho čtverce 5x5 m rastu, či čtverce ve výpočtovém bodě a několika čtverců rastru v jeho okolí nebo celého dílčího rastru náležícího výpočtům modelu v okolí měřicího bodu nebo celého rastru území.***"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

179. V ÚS průnikem čtverce rastru o nejvyšší úrovni hluku s půdorysem budovy, respektive bloku budov byla budově, respektive bloku budov přiřazena úroveň její respektive jeho hlukové zátěže

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Bloky budov, které mohou být v systému ZABAGED rozměrově rozsáhlé, slučují objekty stojící vedle sebe bez ohledu na jejich využití. Tímto přístupem může být obytné části bloku budov přiřazena výrazně vyšší hluková zátěž, než která by mu náležela, kdyby byl hodnocen samostatně (jako objekt nepatřící do bloku budov)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

180. Nějakým v Územní studii nedefinovaným postupem bylo stanoveno procento zastavěné plochy s poklesem či nárůstem hluku (a to i v místech, kde oblasti vydefinované plochami výpočtu 400 m od osy dotčených komunikací nepokrývali celé zastavěné území)

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K.

Šnajderem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Procento zastavěné plochy zatížené definovaným hlukem nikterak nekoresponduje s počty lidí žijících v obytných objektech zasažených hlukem. Použití metriky vyhodnocení dopadu hodnocených dopravních variant na zdraví obyvatel založené na obecném stanovení „snížení / zvýšení hlukové zátěže území" nedává s ohledem na zdravotní rizika spojená s expozicí hlukem smysl***"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

181. Nějakým v Územní studii nedefinovaným postupem byly pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty stanoveny celkové počty obyvatel, u nichž dojde ke zlepšení a případně ke zhoršení hlukové situace oproti referenčnímu stavu (bez ohledu na to, zda zhoršení vede k překročení nebo zlepšení k splnění platných hygienických limitů hluku).

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: **„V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem).**
Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

182. V Územní studii je provedeno vyhodnocení a porovnání řešených variant s ohledem na hlukovou zátěž v jejich okolí

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Zpracovatel provedl porovnání dopravních variant nad daty, která nezohledňují skutečný očekávaný dopad na hlukovou situaci v řešeném území. Jeho teorie o „rovnosti variant" a způsob, jak modeloval, vypočítal a vyhodnotil očekávanou hlukovou zátěž v jejich okolí v důsledku vede na imaginární vyhodnocení imaginárních dopadů hluku na řešené území)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

183. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno, že *„Na úvod je potřebné konstatovat, že hluková studie se hned od počátku musela vyrovnat s faktem, že pro ni z hlediska jejího velkého rozsahu (co do počtu posuzovaných variant a zahrnutých nově uvažovaných komunikací) nejsou dostupné prakticky žádné srovnatelné a relevantní metodické pokyny, obecně platné postupy ani žádné obdobně obsáhlé vzory územních studií"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení akustické části ÚS vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Toto sdělení není zcela přesné. V rámci strategického hlukového mapování, které je prováděné již od roku 2007 (nyní je uzavřeno třetí kolo strategického hlukového mapování, dále též SHM) je výpočtem posuzováno území výrazně většího rozsahu, než je obsahem Územní studie. V rámci tohoto procesu jsou vypracovávány a aktualizovány metodické pokyny (například „Pokyny pro***

uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku"; Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN), pracovní postupy (zpracovatelé tohoto mapování využívají své zkušenosti k neustálému zdokonalování tohoto procesu, viz zprávy z jednotlivých kol SHM) a vznikají tak obdobně obsáhlé vzory prací hodnotí hluk v rozsáhlém území"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

184. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno, že *„Jednou z mnoha dalších podstatných skutečností byl fakt, že u budov nebylo možné stanovit, zda se jedná o chráněný venkovní prostor staveb, ke kterému se vztahují hlukové limity, či nikoliv. Proto celá studie neoperuje s hlukovými limity a není ani určena k prokazování hlukových limitů hlukové zátěže z pozemních komunikací. Pro zpracování hlukových studií neexistuje obecně jednoznačný metodický postup, ale pro hodnocení vlivu hluku z komunikací na chráněné venkovní prostory existují metodické návody jak takovýto vztah budova vs. limit posuzovat, Vzhledem ke skutečnosti, že výsledky modelů nebylo možné k limitním hodnotám vztahovat, byly metodické návody použity omezeně. Skutečnost, že posuzované varianty nebylo z výše uvedených důvodů možno hodnotit ve vztahu ke chráněnému venkovnímu prostoru, byla jednou z důležitých věcí při stanovení dále popisovaného postupu prací"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: **„V rámci prací hodnotících hlukovou situaci rozsáhlejších území v skutku není možné u všech objektů, na které se vztahuje ochrana před hlukem, definovat kde se na nich nachází obvodový plášť, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do jejich chráněného vnitřního prostoru. Proto se obvykle buď volí „charakteristické" objekty reprezentující hlukové zatížení dané lokality, u kterých se venkovní chráněný prostor definuje konkrétně. Při velikém počtu „charakteristických" objektů se obvykle hodnotí obecné zatížení fasád objektů, na které se vztahuje ochrana před hlukem, bez ohledu na to, zda daná fasáda či její část má ve smyslu platné hlukové legislativy definován venkovní chráněný prostor staveb čí nikoli.**
Kvůli velikému počtu objektů, na které se vztahuje ochrana před hlukem, není možné ustoupit od snahy prokázat, že hodnocené dopravní varianty mají potenciál vyhovět platným hygienickým limitům hluku z automobilové dopravy.
Pokud se kritérium plnění hygienickým limitům hluku z procesu vyloučí, není v něm již žádné smysluplné hodnotící kritérium.
S tímto přístupem postrádá hodnocení hlukové zátěže řešených dopravních variant smysl a stává se naprosto nadbytečné"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

185. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno, že *„Chráněným venkovním prostorem jsou myšleny obytné místnosti (např. ložnice, obývací pokoj, dětský pokoj) pokud nemají nucené větrání (např. otvíratelná okna). Nebylo v možnostech územní studie takovou to informaci k jednotlivým budovám přiřazovat"*

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení vypracované panem Ing. K. Šnajdrem jako nedostatek

zde identifikovalo problém a v expertním posouzení je namítnuto: ***„V zákoně číslo 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn (ve znění pozdějších předpisů) je venkovní chráněný prostor definován takto: „ Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť." Dále je v tomto zákoně definován chráněný venkovní prostor staveb, tedy to co měl Zpracovatel zřejmě na mysli, takto: „Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb".***
Zpracovatel viditelně nezná, nebo neumí aplikovat příslušnou legislativu zabývající se ochranou veřejného zdraví obyvatel."

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

186. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12.9.2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Obsah kapitoly VLASTNÍ POSTUP PŘI MODELOVÁNÍ – ZÁKLADNÍ ČÁST ÚZEMNÍ STUDIE potvrdil, že výše uvedené připomínky k metodice sestavení akustických modelů, procesu jejich výpočtů a následného zpracování a hodnocení jsou naprosto oprávněné. Postup, jenž byl vytahován z celé Územní studie, uvedený v tomto dokumentu v kapitole „5. Předpokládaný postup zpracování Územní studie" Zpracovatel v Metodickém postupu potvrdil.

Odkazujeme na fakt, že expertní posouzení vypracované panem Ing. K. Šnajdrem uvádí, že nad rámec výše uvedených připomínek z Metodického postupu vyplývají následující fakta a v expertním posouzení je namítnuto: ***„Z obrázků „Obrázek 1: Příklad zobrazení vstupních vrstev v softwaru LimA " a „Obrázek 2: Výsledné mračno bodů v softwaru LimA (soubor .BNX)" vyplývá, že výpočet byl prováděn formou lokálních modelů bez přesahu modelovaných komunikací do širšího okolí, viz v obrázku „Obrázek 2: Výsledné mračno bodů v softwaru LimA (soubor .BNX)" nesmyslně v blízkosti hodnoceného území zakončované komunikace"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

187. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12.9.2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Ačkoliv je možné v tomto období predikovat i částečnou obměnu vozového parku, z pohledu hlukové zátěže nebyla tato skutečnost uvažována, a to s ohledem na konzervativní odhad hlukové zátěže ve výhledových variantách"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Pro výpočet použitá metodika NMPB v sobě neobsahuje mechanismus zohledňující „obměnu vozového parku". Zpracovatel Hlukové studie tedy ani nemohl pracovat s očekávaným snížením emise hluku z automobilové dopravy vlivem vyššího podílu novějších, a tudíž méně hlučných vozidel v dopravním proudu"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

188. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Kromě intenzit dopravy byly do výpočtu modelu dále zahrnuty rychlosti průjezdu vozidel, které byly zvoleny jako maximální dle předpisů dané komunikace; v případě dálnice byla zvolena rychlost, která zohledňuje průměrnou rychlost všech vozidel (tj. dálnice 120 km/h, silnice extravilán 90 km/h, silnice intravilán 50 km)"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„V podkladech Hlukové studie uvedená metodika „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011" se v kapitole „1.8.22.8. Rychlost dopravního proudu" věnuje stanovení průměrné rychlosti dopravního proudu velmi detailně. Pro výpočet průměrné rychlosti dopravního proudu se v ní používá nejvyšší dovolená rychlost na daném úseku komunikace korigovaná parametrem korekce rychlosti uvedeným podle typu komunikace, druhu vozidla a denní době v tabulkách „Tabulka 12. Parametr korekce rychlosti k (období den, noc) [km/hl" a „Tabulka 13. Parametr korekce rychlosti k (období den, večer, noc) [km/hl". Obdobně je postupováno i v Metodickém postupu zmíněné metodice „Výpočet hluku z automobilové dopravy,***
Aktualizace metodiky, Manuál 2018" v kapitole „1.8.4.8 Rychlost dopravního proudu". Použití stejných „rychlostí průjezdů vozidel" pro lehká vozidla LV a těžká vozidla TV není obecně správné. Například kamiony na dálnicích, bohu dík, nejezdí průměrnou rychlostí 120 km/h"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

189. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„V rámci vybraných variant silniční a dálniční sítě byly při výpočtech uvažovány stávající, ale i navrhované tunelové úseky, které je možné považovat za způsob protihlukového opatření. Nicméně jedná se pouze o tunely, které byly navrhovány z dopravního hlediska kvůli průchodu krajinou, nikoli z důvodu vlivu na veřejné zdraví"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Toto sdělení potvrzuje, že v rámci hodnocení dopravních variant nebyla modelována žádná protihluková opatření sloužící k ochraně veřejného zdraví"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

190. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Budovy vytvářející uliční bloky byly mnohdy zceleny pro snížení výpočtové zátěže softwaru LimA"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Z tohoto sdělení vyplývá, že některé uliční bloky budov byly záměrně zceleny do jednoho bloku. Dopad užití bloků budov na hodnocení hlukové situace je popsán v připomínkách čísel 15, 21, 25 a 34.***
Sloučením jednotlivých objektů do bloku objektů neklesá u výpočtového software LimA výpočtová zátěž vůbec. V rámci interpretace modelu v prostředí výpočtového modelu programu

LimA jsou na sadě u sebe stojících objektů stejně jako na bloku vytvořeného z této sady objektů hledány a interpretovány stejné počty hran, u kterých dochází k interakci paprsku jdoucího od zdroje do sledovaného bodu. Proto nedochází sdružováním objektů do bloků k „snížení výpočtové zátěže softwaru LimA"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

191. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Stávající budovy byly v řešeném území modelovány dle jejich vypočtené výšky. Ta byla získána odečtem digitálního modelu reliéfu 5. generace (zachycují výšku povrch terénu) od digitálního modelu povrchu 1G (zaznamenávající nejvyšší bod objektů zemského povrchu). Budovy, kterým nebyla přidělena výška na základě rozdílového rastru, byly označeny výškou 8 metrů, což je běžná výška rodinných domů"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: **„Ne všechny objekty, u nichž nelze přidělit výšku „na základě rozdílového rastru" jsou rodinné domy s výškou 8 metrů. Velké množství hospodářských staveb má výrazně nižší výšky. Nadhodnocení výšky objektů obecně vede k nadhodnocení jejich účinku při útlumu hluku, který se přes ně šíří. Blok garáží s obvyklou výškou do 2.5 m nad terénem situovaný v blízkosti hodnocené komunikace při zadání výšky 8 m nad terénem začne fungovat pro výpočtovou výšku 4 m nad terénem jako bariérový objekt. Bez ohledu na to, že to tak v realitě není."**

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

192. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Vzhledem k limitům využívaného softwaru nemohl být výpočet hlukové zátěže dané varianty proveden na celistvém území, nýbrž byla celá oblast rozdělena do menších územních celků obsahujících méně než 1 800 budov (celkově bylo těchto území 95). Pro kontinuitu výsledků byly tyto menší územní celky vytvořeny s překryvem 200 m. Tato hodnota se ukázala jako dostačující eliminování případných skokových hodnot hraničních výpočtů"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Výše uvedené sdělení o limitech programu LimA je naprosto nepravdivé. Výpočtový program LimA nemůže za to, že jej Zpracovatel neumí používat, viz i připomínka číslo 11. Jeho restrikce na počet objektů a zdrojů hluku, které mohou být zpracovány v rámci jednoho výpočtu (obsaženy ve výpočtové oblasti) se nevztahuje na samotné limity, i když i zde jsou omezení daná možností operačního systému adresovat paměť. Tato restrikce však nebrání provádění výpočtů rozsáhlých modelů metodou per-partes, se kterou sám program LimA uživateli pomáhá. Vypočítaná data jednotlivých částí modelu sám program LimA složí do celkového výstupu v podobě například map hlukových pásem (v Hlukové studii ekvivalent užívaného termínu „rastr" ale s jiným, přesnějším obsahem). Pokud by Zpracovatel uměl pracovat s programem LimA, nemusel by se pouštět do GIS experimentů s „rastry" a matematickými operacemi nad nimi.***

V rámci skládání výpočtů z více dílčích modelů do jednoho je standardně užíván „překryv" rovný hodnotě parametru „Fetching radius" v modulu výpočtu programu LimA. V případě Hlukové studie měl být překryv nejméně 400 m, když byl ve výpočtech užit „Fetching radius" rovný 400 m. V připomínce číslo 11 je mimo jiné uvedeno, že „Fetching radius" 400 m je nedostačující (viz též

dokument „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku" nástroj „Nástroj 1.2")
ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

193. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„V prostředí GIS byly hodnoty mračna bodů přiřazeny k budovám na základě vzdálenosti — přiřazen byl nejbližší bod vůči objektu. Hranice budov byly navíc navýšeny 0 2 metry, což je vzdálenost reprezentující oblast chráněného venkovního prostoru budov ve smyslu legislativy, i když výsledky pak nebyly srovnávány s limitními hodnotami"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Bez ohledu na to, že program LimA má nejméně dvě cesty (metoda s využitím interpolace vypočítaných sítí výpočtových bodů („mračen bodů") nebo metoda s využitím výpočtu cirkulačních bodů (tedy bodů v definované vzdálenosti od definovaných (případně i všech) objektů), jak stanovit hlukovou zátěž fasád objektů situovaných v modelovaném území, se Zpracovatel pustil do vlastního GIS vyhodnocení. Toto vyhodnocení ve spojení s užívání bloků budov vede k výrazným rozdílům ve vyhodnocení hlukové zátěže objektů, než které by provedl program LimA"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

194. Dne 19. 9. 2019 byt na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Z bodů nesoucích hodnoty hlukové zátěže byly dále vytvořeny rastry interpolační metodou /DW v kroku 2 metrů. Vzhledem k objemu dat a poměrně značné rozlohy území byly tyto výpočty velmi časově i výpočetně náročné. Pro každou variantu byly výpočty provedeny pro denní i noční dobu"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„V Hlukové studii Zpracovatel uvádí že: „Rastry byly vytvořeny interpolační metodou kriging v kroku 5 metrů. V Metodickém postupu nově uvádí, že „byly dále vytvořeny rastry interpolační metodou IDW v kroku 2 metrů". Jak tedy byla ona „mračna bodů" interpolována do „rastrů", není jednoznačně uvedeno (autor zjevně neví, zda použil interpolační metodu kriging nebo IDW).***
Metoda krigingje metoda interpolace, kde jsou interpolované hodnoty modelovány gaussovským procesem podle apriorních kovariancí. Za vhodných předpokladů dává kriging nejlepší lineární nestrannou předpověď střední hodnoty. Jenže úroveň hluku v kterémkoli bodu prostoru mezi čtveřicí vypočítaných hodnot úrovně hluku sítě bodů s krokem 10x10 m (tedy někde uvnitř „mračna bodů") se rozhodně nikdy nerovná střední hodnotě těchto hodnot úrovně hluku
Vážené inverzní vzdálenosti (IDW) je typ určující metody pro multivariační interpolaci se známou rozptýlenou sadou bodů. Přiřazené hodnoty neznámým bodům jsou vypočítávané s váženým průměrem z hodnot známých bodů. Tato metoda se obvykle používá při interpolaci nadmořských výšek nebo meteorologických jevů.
V prostředí GIS není doposud ustálena žádná interpolační metoda pro interpolaci hlukových dat. Výrobci programů pro šíření hluku mají obvykle své vlastní patentované (a obvykle nepublikované) metody snažící se maximální měrou respektovat při interpolaci specifika šíření hluku,

Autor programu LimA, pan Hartmut Stapelfeldt, je autorem patentované interpolační metody využívající pro odhad hodnoty hluku mezi čtveřicí vypočítaných hodnot úrovně hluku čtvercové sítě bodů algoritmus zohledňující úroveň hluku nejen ve čtyřech bodech v rozích čtverce, ale i dalších dvanácti bodů v okolí tohoto čtverce. Připomínka 50: Z obrázků „Obrázek 8: Vytvořený rastr pro celé řešené území",
„Obrázek 9: Klasifikovaný rastr celého území studie" a „Obrázek 10: Klasifikovaný rozdílový rastr celého řešeného území" uvedených v Metodickém postupu vyplývá, že metoda kriging či IDW byla použita nejen na interpolaci, ale i na EXTRAPOLACI vypočítaných hlukových dat („mračen bodů"). Výpočet šíření hluku lze provést VÝHRADNĚ postupy popsanými v příslušných metodikách (například v normě „ČSN ISO 9613-2: Akustika — Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru — Část 2: Obecná metoda výpočtu", září 1998, nebo metodice NMPB-Routes-96). Jakákoli extrapolace hlukových dat je naprosto nepřípustná, protože je fyzikálně nesprávná (nezohledňuje chování zvuku při jeho šíření).
Použitý postup extrapolace vysvětluje místy naprosto nesmyslné hodnoty uvedené v tzv. „rozdílových rastrech". A s ohledem na to, že vyhodnocení rozdílových rastrů sloužilo jako jeden z parametrů hodnocení hlukové situace hodnocených dopravních variant je použití extrapolace jednou z nejvíce vytýkaných vad Hlukové studie"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

195. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup).
Je zde uvedeno *„V dalším kroku byly výsledné rastry upraveny pomocí kalibračních měření v oblasti, která umožnila modelové výsledky co nejvíce zpřesnit na reálnou stávající situaci hlukové zátěže dopravy v zájmovém území. Rozdíly vypočtených hodnot hlukové zátěže modelu a reálně naměřené hodnoty akustické situace se po validaci na výsledky měření liší na většině území do hodnoty ±2 dB"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„To že výstupy měření (jejichž úroveň popisu hluku v místě měření je díky použitému postupu minimální) sloužily k úpravě vyhodnocených „rastrů" je neodpustitelný prohřešek proti všem principům výpočtu šíření hluku (viz též Připomínka 19).***
Ani se neodvažuji domyslet, co Zpracovatel Hlukové studie s daty rastru v prostředí GIS prováděl, aby dospěl k deklarovanému rozdílu mezi body rastru a naměřenými úrovněmi hluku (podle Protokolu) do ±2 dB"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

196. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„Dále byly odečtem rastru nulové varianty 2035 od rastrů jednotlivých aktivních variant vytvořeny tzv. „rozdílové" rastry. Stejně jako vstupní rastry byly rozdílové rastry vytvořeny v rozlišení 2 metry. Tento podklad byl formován na základě rastrů zachycujících hlukovou zátěž v celém řešeném území"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: **„Připomínku číslo 22 je nutné doplnit o sdělení, že výše zvýrazněná pasáž Metodického postupu částečné vysvětluje, proč jsou pořízené rozdílové rastry lokálně tak**

propastně vzdáleny fyzikální realitě“

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

197. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno” který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup). Je zde uvedeno *„V závěrečném kroku byly vyhotovené rastry ořezány maskou 400 metrů od předmětných komunikací (včetně tunelových úseků) —jedná se o vzdálenost provedeného výpočtu v softwaru LimA"*

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajdrem je namítnuto: ***„Pokud by Zpracovatel Hlukové studie neprovedl výše popsaný ořez, byla by nesmyslnost publikovaných dat viditelná na první pohled“***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

198. Dne 19. 9. 2019 byl na portálu https://m.kr-jihomoravsky.cz/ uveřejněný dokument „Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" který dne 12. 9. 2019 vypracoval pan Mgr. Jakub Bucek (dále též Metodický postup).

V kap. VLASTNÍ POSTUP PŘI MODELOVÁNÍ - VARIANTY S OPATŘENÍMI je zde uvedeno *„Obsah této kapitoly poprvé uvedl, že dokumenty „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2 etapa” a „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno 2. etapa, Hodnocení variant uspořádání dálniční a silniční sítě > DODATEK <” byly vypracovány podle rozdílných metodických postupů při modelování šíření hluku, viz následující zvýrazněný text.*
Na základě výsledků ÚS JMK a na základě Zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo přikročeno k modelování vybraných variant určených k prověření v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.
Základním rozdílem v hodnocení bylo zohlednění protihlukových opatření (např. tunelů nebo protihlukových stěn) v lokalitách, kde je možné koridor umístit pouze za podmínky realizace těchto opatření.
Dále byl zohledněn metodický návod výpočet hluku z automobilové dopravy (MD, 2018), který vstoupil v platnost až po odevzdání územní studie.
...
V doplňku hlukové studie tak bylo ve výpočtech použito nové rozdělení denních a nočních hodinových intenzit dopravy, dále došlo k zahrnutí nových protihlukových opatření a také v modelu přibyly nové silniční komunikace (zejména nové křižovatky a nájezdy). Grafické znázornění výstupů studie bylo stejné jako u variant v základní části územní studie”

Odkazujeme na fakt, že v expertním posouzení vypracovaném panem Ing. K. Šnajderem je namítnuto: ***„Z výše uvedeného vyplývá, že „výběr variant určených k prověření v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK” byl proveden na základě výrazně zjednodušených a méně přesných modelů hlukových situací sestavených podle jiného Metodického postupu než kterým byl řešen DODA TEK Územní studie”***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

199. V kap. 7 „Závěr” expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl námitku ***„Hluková studie jako jedna z důležitých částí předmětné Územní studie uvádí nesčetné množství deklarací o zajištění kvality jejího zpracování, způsobu zpracování vstupních dat,***

sestavení výpočtových modelů, jejich validaci, provedení výpočtů a jejich vyhodnocení Tyto deklarace však nejsou v Hlukové studii prakticky naplněny.
Hluková studie i její dodatek z roku 2019, ve které je „počítán a hodnocen hluk z automobilové dopravy hodnocených dopravních variant", je svým obsahem natolik vzdálena od fyzikální reality, že ji není možné doplnit, upravit nebo opravit tak, aby očekávatelnou hodnocenou hlukovou situaci dostatečně věrohodně stanovila"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

200. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl námitku ***„Tato Hluková studie nedává šanci, že se v ní provedené predikce hluku (vypočítané očekávatelné úrovně hluku) setkají se skutečností, která nastane po realizaci kterékoli z hodnocených dopravních variant. Proto celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

201. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu:
„Příprava dopravně inženýrských podkladů vychází z nerealistických koeficientů růstu silniční dopravy, neodpovídajícím postupu vyplývajících z TP 225 (bez ohledu na deklaraci použití tohoto TP).
Podíl intenzit dopravy v noční době použitý při zpracování Hlukové studie neodpovídá ani technickým podmínkám TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. VYDÁNÍ)" ani v podkladech Hlukové studie citovanému dokumentu
„Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011 [redacted] ***A to navzdory deklaraci uvedené v Metodickém postupu o užití metodiky***
„Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky, Manuál 2018" (EKOLA group, spol. s r.o.).
Výše uvedené chyby v rámci přípravy dopravně inženýrských podkladů Hlukové studie vedou k výraznému podhodnocení hluku z automobilové dopravy, a to především v noční době. Příkladem tohoto podhodnocení je z hlukových map vyplývající rozdíl hlukové zátěže okolí dálnic ve dne a v noci o cca -10 dB, kdy realita rozdílu hlukové zátěže se pohybuje v úrovni méně jak -5 dB. Toto podhodnocení úrovně dopravy v noční době vede k nerealisticky optimistickému hodnocení dopadu hluku z automobilové dopravy v době velmi důležité pro kvalitu života lidí žijících v řešeném území"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

202. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu:
„Modely hlukových situací obsahují pouze prvky definující základní reliéf terénu, polohopis budov a bloků budov, osy řešené silniční sítě a stávající protihlukové stěny.

Zanedbání výškopisu hlavních liniových staveb, mimoúrovňových křížení, mostních konstrukcí, vlastností povrchu zemně apod. vede k výrazným rozdílům v úrovni vypočítaného hluku, především ve větších vzdálenostech od komunikací, dosahujícího i několik decibel (cca -1 dB až -5 dB, podle poměru navzájem působících zanedbaných parametrů modelů hlukových situací)"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

203. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Strategie výpočtů provedených v Hlukové studii, která omezuje výpočty šíření hluku od zdroje do vzdálenosti 400 m (za touto vzdáleností se se zdrojem hluku již dále nepočítá, ve skutečnosti se zde používají extrapolovaná data z prostředí GIS) vede k výraznému podhodnocení hluku v oblasti konce tohoto území (tedy od zdroje nejvzdálenějších míst, ve kterých však mohou být dosahovány úrovně hluku na hranici hygienických limitů hluku). K podhodnocení hlukové zátěže však dochází v celém pásmu 400 m od osy komunikace.***
Nejvyšší úrovně podhodnocení hlukové situace vlivem malé hodnoty Fetching radius (400 m), cca mezi -1 dB až -3 dB, dochází v okolí míst, kde se setkává více komunikací (především dopravně významných komunikací).
Nejnižší úrovně podhodnocení vlivem malé hodnoty Fetching radius (400 m), do cca -1 dB, nastává u samostatně vedených komunikací u hranice 400 m od jejich os.
V dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku, 2. verze, 13. ledna 2006" (Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku, WG-AEN, dále též GPG) je v nástroji „Nástroj 1.2: Hlavní silnice nebo železnice" doporučeno stanovit rozsah výpočtové oblasti (tedy vzdálenost, do které se mají provádět výpočty, rozsah výpočtové oblasti) jako 1,5 násobek největší vzdálenosti polohy hodnocené izofony (v tomto případě LAeq (den) = 60 db a LAeq, (noc) = 50 dB) od hodnoceného nejhlučnějšího zdroje hluku.
Fetching radius se pak obvykle volí takový, aby přírůstek hluku vlivem od zdrojů nacházejících se za hranicí vymezenou jeho hodnotou, tedy již zanedbávaných zdrojů hluku, byl menší než 0,1 dB"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

204. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám. postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Zpracování výpočtů provedených programem LimA v prostředí ArcGIS, tedy převod „mračen bodů" do „rastrů" s využitím interpolace a extrapolace a následná analýza hlukové zátěže provedená post-procesním zpracováním „rastrů", vede k dalším významným chybám v hodnocení účinku hluku řešených dopravních variant na sledované území. V publikovaných mapách hlukových pásem je nesčetné množství chyb pramenících z tohoto použitého postupu. Publikované rozdílové mapy pak ukazují obrázky velmi vzdálené skutečnému rozdílu dvou standardně zpracovaných hlukových map (například v prostředí programu LimA)"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

205. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu: ***„Provedená „kalibrace" („validace") vyhodnocených „rastrů" na základě výstupů měření hluku posouvá především referenční (tedy nulovou variantu) o dalších několik decibelů mimo očekávatelnou fyzikální realitu.***
Opominu-li naprosto nevhodně provedená a vyhodnocená měření hluku, tak samotný fakt, že měření sloužilo k úpravě vyhodnocených „rastrů", tedy potažmo výstupů z výpočtů modelu šíření hluku, nikoli k úpravě dílčích vstupních parametrů výpočtového modelu, představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

206. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl mezi zásadními výhradami k metodám, postupům a výstupům uvedených v Územní studii tuto výhradu:

„Analýza úrovně zatížení objektů hlukem a počtu obyvatel zasažených hlukem byla v Hlukové studii provedena spíš na úrovni deklarací, nikoli fakticky.
Zpracovatel nedělil bloky budov systému ZABAGED na jednotlivé budovy s obyvateli a ostatní budovy, ba naopak samostatně stojící budovy uličních bloků spojoval do bloků budov (viz Metodický postup), ani nepoužil jiný zdroj budov (vyjma města Brna). Z tohoto důvodu je v Hlukové studii uvedené zapracování podkladů o využití staveb z databáze RÚIAN na úrovni deklarace, nikoli faktu (RÚIAN, který je napojen na katastr nemovitostí pracuje s jednotlivými budovami, nikoli bloky budov). Proto nemohla být provedena analýza počtu obyvatel zasažených hlukem na úrovni jednotlivých hlukem dotčených sídel (městských částí a obcí).
Zpracovatel nepoužil data ČSÚ (konkrétně vrstvu adresních bodů obsahující výstup ze sčítání obyvatel).
V Hlukové studii uvedené počty obyvatel zasažených hlukem jsou na úrovni odhadu a v případě bloků budov zřejmě nerelevantního odhadu. Podle dostupných zdrojů Českého statistického úřadu žije v Jihomoravském kraji 1.187.777 obyvatel (jen v Brně jich bylo k roku 2017 evidováno 377.973). Z obsahu vyhodnocení Územní studie lze odvodit, že podle Zpracovatele: „V hodnoceném území žije cca 560 000 obyvatel...“Tedy, že v území mimo Brna (které dle Zpracovatelů obsahuje 68% obyvatel řešeného území) hluk ze silniční dopravy ovlivňuje pouze cca necelých 180.000 obyvatel. Pak by vyplývalo, že více jak 627 000 obyvatel Jihomoravského kraje se hodnocené dopravní stavby vůbec nedotýkají.
V příloze „PŘÍLOHA DJ STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ” (kapitola „2.2. OBYTNÁ ZÁSTAVBA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ”) kde se mimo jiné píše: „Vzhledem k tomu, že vstupní expoziční data (tj. koncentrace znečišťujících látek a ekvivalentní hladiny hluku) byly zpracovány na úrovni jednotlivých budov, jevilo se jako nejvhodnější provést odhad počtu obyvatel též samostatně pro jednotlivé objekty, a to i při vědomí nejistot z tohoto postupu vyplývajících”.

Hodnocení vlivu variant na lidské zdraví tedy bylo zřejmě provedeno nad zcela jinými daty, než mohla poskytnout Hluková studie”

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

207. V kap. 7 „Závěr” expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Z obsahu Hlukové studie je jednoznačně zřejmé, že její Zpracovatel nemá znalosti a dovednosti potřebné ke zpracování hlukového posouzení hodnoceného území. Je patrné, že Zpracovatel není dostatečně seznámen s programem LimA a jeho možnostmi při modelování, výpočtech a analýze hluku”***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

208. V kap. 7 „Závěr” expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: „***Zpracovatel od počátku nebyl limitován programem pro výpočet šíření hluku LimA, byť vlastní jeho nejméně rozsáhlou licenci. Zpracovatel si mohl pořídit vyšší úroveň licence tohoto programu (buď zakoupením nebo pronájmem) a mohl takto rozsáhlé území řešit celé s nižším nárokem na pracnost řízení výpočtů.***
Přestože i jeho verze programu LimA umožňuje modelování a výpočty celého hodnoceného území, jen s vyšší pracností řízení výpočtů než u programů LimA s vyšší úrovní licence, pustil se Zpracovatel do experimentu s post-procesním zpracováním dat o šíření hluku v prostředí GIS („mračna bodů” převedl do „rastrů”). Nejen tato volba a zpracování interpolovaných a extrapolovaných dat v prostředí GIS zapříčinila mnohé závažné chyby, kterých se v rámci výpočtů a následného vyhodnocení hlukové zátěže Zpracovatel dopustil“

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

209. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Z obsahu Protokoluje zřejmé, že Zpracovatel má velmi malé povědomí o postupech měření hluku a jeho vyhodnocení. Bez ohledu na deklaraci použití norem ČSN ISO 1996-1 a 2 a závazného metodického návodu pro měření a hodnocení hluku „Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí" (Věstník MZ ČR, částka 11/2017) je z Protokolu patrné, že tyto dokumenty Zpracovatel buď vůbec nečetl, nebo jejich obsah neumí aplikovat v praxi"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

210. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Způsob v Hlukové studii provedené „kalibrace" (validace) výstupů výpočtu šíření hluku demonstruje, že Zpracovatel neví, co tímto procesem má a může „kalibrovat" (validovat). Tedy že není obeznámen se samotným procesem výpočtu šíření hluku jako takovým"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

211. V kap. 7 „Závěr" expertního posouzení akustické části ÚS posuzovatel Ing. Šnajdr uvedl tuto výhradu: ***„Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr, a to včetně tvrzení: „Obecně pak platí, že z hlediska hlukové zátěže jsou silniční varianty lepší než dálniční. Pokud by měl Zpracovatel potřebné znalosti, věděl by, že jím provedený proces neodpovídá ani zákonům akustiky (fyziky) ani běžným standardním metodám používaným při výpočtech úrovně hlukové zátěže a jejího hodnocení a pravděpodobně by v rámci zpracování Hlukové studie postupoval jinak"***

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

212. K rozptylové studii (dále také „RS") obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému"***,

Celá námitka pak zněla takto:
„Součástí rozptylové studie je i zpracování emisní bilance jednotlivých skupin zdrojů znečišťování ovzduší, tak aby bylo možné určit jejich podíl na celkovém zatížení" (str. 6 RS). Kapitoly 4.1 a 4.2 RS se tak zabývají emisemi z vyjmenovaných stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší a vytápění domácností. U ÚS se však jedná o studii nadřazené dálniční a silniční sítě (viz její název) a nikoli studii celkového imisního zatížení zájmového území s cílem určení hlavních zdrojů. Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8).
Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do

modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).
V RS a jejích přílohách se tedy vzhledem k cílům ÚS nachází řada irelevantních informací:

- *„Na emisích tuhých znečišťujících látek zastoupených frakcemi PMIO a PM2,5 a emisích NOX a CO se nejvíce podílí zdroje skupiny 5 - zpracování nerostných surovin"* (str. 24 RS)
- *„Obecně platí, že dominantními zdroji imisního zatížení u škodlivin, u kterých dochází k překračování imisního limitu, jsou dálkový transport a domácí topeniště" (str. 65 RS)*
- *„Obr. 7: Zastoupení bytů podle způsobu vytápění v řešeném území"* (str. 25 RS)
- *„Na vysokých koncentracích má nejvyšší podíl proudění ze SV. Při zhoršených rozptylových podmínkách a nízkých teplotách dochází k vysokým koncentracím téměř výhradně při proudění ze SV"* (str. 25 přílohy č. 4 RS)

Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému"

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

213. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí"***,

Celá námitka pak zněla takto:
Kapitola 3.3 RS popisuje datové vstupy a jejich zpracování pro mobilní zdroje znečišťování ovzduší:

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány
- Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS (*„Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice"*) evokuje dojem, že nikoli.
- Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že *„jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy." Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel."* Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.

Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti které nevylučují možnost podcenění emisí

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

241. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek.
První z nich uzavřela závěrem ***„Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách"***,
Celá námitka pak zněla takto:
Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi.
Na str. 20 RS se píše, že *„síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část*

pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice." Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.

Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.
ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

215. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek.
První z nich uzavřela závěrem ***„Absence údajů požadovaných Metodickým pokynem MŽP a nerespektování některých jeho požadavků snižuje transparentnost a výpovědní hodnotu RS. Neprovedení výpočtu pro fázi výstavby neumožňuje reflektovat celkový vliv jednotlivých variant na imisní situaci"***,

Celá námitka pak zněla takto:

RS v několika ohledech nerespektuje Metodický pokyn MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování RS podle S 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS):

- Kapitola 1.2 RS má obsahovat základní popis řešeného území, nezahrnuje však *„popis a mapu umístění zdroje ve vztahu k obytné a jiné zástavbě"* (str. 4 MP RS). Tyto informace nejsou explicitně uvedeny ani v kapitole B textové části 2. etapy ÚS a v příloze č. 1 RS. Dále je *„mapové podklady třeba označit legendou, měřítkem, identifikací souřadného systému a výškopisnými údaji, ze kterých bude patrný reliéf v okolí hodnoceného záměru. Uvedena je také informace o použitém digitálním výškopisu"* (str. 4 MP RS). Většinu těchto náležitostí obr. 1 (hranice řešeného území) a 2 (hlavní variantní prvky komunikační sítě) RS neobsahují.
- RS nebyla provedena pro fázi výstavby komunikací, ačkoli MP RS na str. 3-4 požaduje, aby bylo modelování *„provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu nebo během případné rekultivace hodnoceného záměru."* Jednotlivé varianty se výrazně liší rozsahem a charakterem nutných stavebních prací a jejich vliv na imisní situaci tedy lze ve fázi výstavby předpokládat významně odlišný.
- Na str. 16 RS se píše, že *„hodnoty intenzit dopravy na komunikační síti jsou v dopravním modelu reprezentované hodnotou RPDI (roční průměr denních intenzit). Pro potřeby výpočtu rozptylové studie byly údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých komunikacích převzaty tak, jak byly uvedeny v poskytnutém dopravním modelu."* MP RS však na str. 6 požaduje i uvedení maximálních hodinových počtů vozidel a zohlednění rozložení intenzit dopravy v čase (dopravních špiček). MP RS také dále požaduje uvedení informací o podílu aut používajících vznětové nebo zážehové motory (případně emisní třídy EURO). Tato informace není obsažena ani v RS, ani v příloze A (modelování zatížení dálniční a silniční sítě) 2 etapy ÚS.
- Dle MP RS (str. 7) *„je potřeba v zájmovém území volit specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na obyvatele nebo dopady zdroje na místa s nejvyšší koncentrací obyvatel v zájmovém území a citlivé skupiny obyvatel (nejbližší obytná zástavba, vzdělávací a zdravotní zařízení atd.)."* Volba takových bodů není v příslušné kapitole 3.6 RS zmíněna, ačkoli by byla vhodná zejména v místech, kde komunikace jednotlivých variant prochází zástavbou nebo v její blízkosti. Dále v této kapitole chybí údaj o výšce výpočetních bodů, která by měla odpovídat respirační výšce člověka.

Absence údajů požadovaných Metodickým pokynem MŽP a nerespektování některých jeho požadavků snižuje transparentnost a výpovědní hodnotu RS. Neprovedení výpočtu pro fázi výstavby neumožňuje reflektovat celkový vliv jednotlivých variant na imisní situaci.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

216. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem „***Velké množství výstupních informací způsobené do značné míry zavádějícím konceptem RS (viz bod II.2) ztěžuje orientaci ve výstupech rozptylové studie. Stěžejní informace se ztrácí v množství irelevantních výsledků. Na druhé straně naopak absentují potřebné výpočty II.1) a prezentace výsledků pro krátkodobé imisní koncentrace N02"***,

Celá námitka pak zněla takto:

Kapitola 6 RS, její přílohy č. 5 a 6 včetně grafických výstupů prezentují výsledky rozptylového modelování. *„V tabelární části přílohy č. 5 jsou pro každou obec a městskou část spadající do řešeného území uvedeny vypočtené imisní příspěvky pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek, podíl dopravy a podíl zastavěné plochy, u které by realizací záměrů dané návrhové varianty došlo k nárůstu nebo poklesu imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu"* (str. 30 RS). V takové sumarizaci výsledků přes území celých obcí a městských částí se zcela ztrácí dominantní vliv jednotlivých dopravních záměrů na jejich blízké oblasti. Grafické výstupy přílohy č. 5 znázorňují podíly skupin zdrojů na imisním zatížení v jednotlivých výpočetních variantách pro jednotlivé znečišťující látky a obce/městské části. Názvy a koncepty těchto grafických výstupů jsou zavádějící, neboť emisní bilance stacionárních a některých dalších zdrojů byly vypočtené pro roky minulé (viz bod 11.2) a v RS není zahrnuta predikce vývoje emisí z nich v relevantních výpočtových letech 2020 a zejména 2035. U ÚS se navíc jedná o studii nadřazené dálniční a silniční sítě a nikoli studii celkového imisního zatížení a podílů skupin zdrojů na ni (viz bod II.2). Výstupy prezentované ve větší části přílohy č. 5 tedy vůbec nekorespondují s cílem ÚS.
V příloze č. 6 RS jsou *„v rámci grafických výstupů rozptylové studie (...) uvedeny jak celkové imisní příspěvky v jednotlivých výpočtových variantách, tak mapy srovnání imisních příspěvků vypočtených v návrhových aktivních variantách s nulovou variantou roku 2035 pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek a četnost překročení imisního limitu pro průměrné denní koncentrace PM10"* (str. 31 RS). Pro tyto výsledky také platí některé výtky uvedené pro výstupy v příloze č. 5 RS. Je také třeba upozornit na to, že mapové výsledky nejsou zpracované pro maximální hodinové koncentrace N02. K těmto hodnotám se na str. 31 RS uvádí, že *„maximální hodinové koncentrace vyšší než 200 µg/m3 byly vypočteny pouze v omezených oblastech v blízkosti významných zdrojů znečišťování ovzduší. Vypočtené četnosti překročení nedosahují statisticky významných hodnot ve vztahu k zákonně povolenému limitu 18 hodin za rok."* Toto nemůže být důvodem k opominutí jejich grafického a tabelárního vyjádření, neboť touto formou byly prezentovány výsledky i pro benzen, kde k překračování imisních limitů s velkou rezervou nedochází. U krátkodobých imisních koncentrací N02 se navíc jedná o zásadní parametr posuzování vlivu silniční dopravy na kvalitu ovzduší.
Vyhodnocení výsledků rozptylového modelování nebylo naopak vůbec diskutováno ve vztahu k poznatkům kapitoly 5 hodnotícím imisní charakteristiku zájmového území. Není známo, jak se vliv jednotlivých variant silniční a dálniční sítě projeví v místech s nadlimitními imisními koncentracemi benzo(a)pyrenu stanovanými v souladu s legislativou jako 5letý průměr za období let 2013-2017. To stejné není známo o lokalitách se stejně stanovenými koncentracemi PM2,5, které jsou sice pod současným imisním limitem, jejichž výše do 22,9 µg/m3 však v některých místech zájmového území indikuje ohrožení plnění limitu budoucího platného již od roku 2020 (viz str. 27 RS). Není také známo, zda varianty nemohou způsobit překročení imisního limitu v oblastech, kde se koncentrace těchto látek v letech 2013-2017 pohybovaly v jeho těsné blízkosti. Podobně by bylo zajímavé diskutovat, jak se imisní vliv výpočetních variant projeví v místě těch měřících stanic AIM, kde *„byly v posledních letech překračovány imisní limity stanovené pro ochranu zdraví lidí (...) V*

Aglomeraci Brno jsou zvýšené, resp. nadlimitní hodnoty vybraných škodlivin měřeny převážně na dopravou ovlivněných lokalitách" (str. 29 RS).

<u>Velké množství výstupních informací způsobené do značné míry zavádějícím konceptem RS (viz bod II.2) ztěžuje orientaci ve výstupech rozptylové studie. Stěžejní informace se ztrácí v množství irelevantních výsledků. Na druhé straně naopak absentují potřebné výpočty (viz bod II.1) a prezentace výsledků pro krátkodobé imisní koncentrace N02</u>

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

217. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem."***,

Celá námitka pak zněla takto:
Kapitola 7 RS uvádí závěrečné zhodnocení výsledků. K obr. 1 1 na str. 65 RS (odpovídá obrázku na str. 43 abstraktu 2. etapy ÚS) se píše: *„Pro možnost srovnání jednotlivých variant byl použit přepočet vypočtených imisních koncentrací v území na počet lidí v území trvale bydlících. Z vypočtených průměrných ročních koncentrací hodnocených látek byl pro každou návrhovou variantu vypočten rozdíl imisních koncentrací v dané variantě oproti nulové variantě roku 2035"* (str. 64 RS). Není jasné, co má přepočet vypočtených imisních koncentrací ze všech typů zdrojů (tedy nejen ze silniční dopravy) na počet obyvatel definovaného území společného s cílem ÚS (viz bod II.2), kterým je porovnání možných variant silniční a dálniční sítě. Správným postupem by byl výpočet imisních příspěvků pro jednotlivé varianty pouze ze silniční dopravy a následné srovnání.

K obr. 1 1 na str. 65 RS (odpovídá obrázku na str. 43 abstraktu 2. etapy ÚS) se dále píše *„Jednotlivé budovy (..) byly pro každou variantu rozděleny na základě vypočtených rozdílů průměrných ročních koncentrací na budovy, u kterých dojde k nárůstu imisního zatížení, poklesu imisního zatížení nebo významnému poklesu zatížení. Jako významný pokles je přitom označován pokles vypočtených imisních koncentrací v navrhované variantě oproti nulové variantě roku 2035 o více než 1 % příslušného imisního limitu. Pro srovnání variant byla použita celková suma počtu obyvatel bydlících v území, kde dojde k celkovému a významnému nárůstu / poklesu imisního ztížení hodnocenými látkami"* (str. 65 RS). Zpracování rozdílu vypočtených imisních koncentrací do úrovně jednotlivých budov je zatíženo značnými nejistotami (viz bod II.9. třetí odrážka). Dále se u kategorizace budov mluví o hledisku významného poklesu zatížení, zatímco u srovnání variant o hledisku významného nárůstu imisního zatížení. Ve vysvětlení metodiky, jejímž výsledkem je obr. 11. je tedy nesoulad.
K obrázku se také na str. 43 abstraktu 2. fáze ÚS píše: *„Uvedený počet obyvatel reprezentuje součet zasažených obyvatel pro všechny hodnocené škodliviny dohromady (. Jedná se vždy o absolutní hodnotu nárůstu či poklesu zatížení bez ohledu na limitní hodnoty."* Tento zvolený způsob závěrečného vyhodnocení vůbec neumožňuje náhled do důležitých detailů, jako je rozlišení poklesu či nárůstu imisního zatížení u látek a území, kde jsou překračovány nebo kde hrozí překračování limitních hodnot (viz bod II.6). Proto je závěr na str. 65 RS nepřesvědčivý: *„Realizací jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě v území dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u kterého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky."*
Na str. 65 RS se nakonec píše: *„Návrhové varianty lze zjednodušeně rozdělit do tří kategorií — doporučované, možné a nejméně efektivní pro hodnocené území."* Rozdíl mezi těmito třemi kategoriemi není definován.

<u>Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem.</u>

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

218. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem „***Nutnost kompenzačních opatření je vyhodnocena nesprávným způsobem.***",

Celá námitka pak zněla takto:

Kompenzační opatření se ukládají *„v případě, že by provozem záměru došlo v oblasti jeho vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena a současně je hodnota nárůstu úrovně znečištění z provozu záměru o více než 1 % imisního limitu pro danou znečišťující látku s dobou průměrování 1 kalendářní rok (...) K posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se přitom podle S 11 zákona č. 201/2012 Sb. použijí průměry hodnot ročních koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km2 za předchozích 5 kalendářních let (...) V kap. 6.2 (Tab. 11 Tab. 40) je uveden přehled obcí, u kterých byly vypočteny celkové imisní příspěvky na úrovni vyšší, než je hodnota imisního limitu a současně byl u zástavby vypočten v návrhové variantě nárůst imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu pro průměrné roční koncentrace dané znečišťující látky oproti hodnotám v nulové variantě výhledového roku 2035 (...) Jedná se tedy o obce, pro které platí, že realizace dané varianty je, v dané obci možná pouze po podrobném zhodnocení stávajícího imisního zatížení imisních příspěvků záměru a případném návrhů kompenzačních opatření*" (str. 63 RS). Zákon tedy k posouzení případného překročení imisních limitů požaduje použití údajů modelovaných ČHMÚ, zatímco v RS byl použitý výpočet celkových imisních příspěvků. Navíc zmíněné tabulky v RS nezohledňují první ze situace jmenované zákonem, tj. vliv hodnocených silničních komunikací na překročení některého z imisních limitů tam, kde ještě překročen není. Na str. 64 RS uvedená kompenzační opatření pro stacionární zdroje znečištění jsou zajisté užitečná, nicméně nemají nic společného s cílem ÚS (viz bod II.2).
<u>Nutnost kompenzačních opatření je vyhodnocena nesprávným způsobem.</u>

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

219. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem ***„Absence seriózního posouzení některých omezení použitého modelu a existujících nejistot výsledků může vést ke chybné interpretaci výsledků RS"***,

Celá námitka pak zněla takto:

Kapitola 21 RS správně uvádí některé limity rozptylových studií, avšak další významná omezení a nejistoty zde diskutovány nejsou:

- *„Při modelování dopravy [nebyly] vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti"* (str. 4 abstraktu 2. etapy ÚS). Není uvedeno, jaký mohlo mít toto zjednodušení vliv na vyhodnocení emisí z dopravy.
- Na str. 9-11 RS je obecným způsobem vysvětlena role inverzí při imisním zatížení ovzduší. Metodika použitého modelu SYMOS'97 (https://www,mzp.cz/C1257458002FODC7/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_et odika/$FlLE/OOO-Metodicka_priruckaSYMOS97unor2014-20140320.pdf) ovšem na str. 2 uvádí, že *„základních rovnic modelu nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a*

při bezvětří." V RS chybí diskuse, jak se toto omezení modelu SYMOS '97 konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek.

- Na str. 65 RS se píše, že *„rozdíl vypočtených imisních koncentrací v návrhové a nulové variantě byl zpracován (...) pro jednotlivé budovy nacházející se uvnitř vymezeného území."* Dle výše zmíněné Metodiky modelu SYMOS'97 (str. 2) však metodika *„není použitelná pro výpočet (...) uvnitř městské zástavby pod úrovní střech budov (např. na křižovatkách nebo v kaňonech ulic). "* Chybí diskuse, jakou výpovědní hodnotu tedy výsledky RS mají pro jednotlivé budovy, zejména v oblastech městské zástavby.
- Není uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se může pohybovat v rozsahu 30 % až 60 % (str. 30 Příručky ochrany kvality ovzduší, https://www.mzp.cz/cz/prirucka_ochrany_kvality_ovzdusi)
- Na str. 27 RS se uvádí, že imisní charakteristika území *„dále také slouží pro kalibraci výpočtového modelu."* Výsledky této kalibrace však v RS uvedené nejsou.

Absence seriózního posouzení některých omezení použitého modelu a existujících nejistot výsledků může vést ke chybné interpretaci výsledků RS.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

220. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., která ve svém kritickém hodnocení uvedla devět zásadních námitek. První z nich uzavřela závěrem „***Výskyt chyb (zejména u prezentace výsledků) zavdává důvod k pochybám o pečlivosti zpracování RS"***,

Celá námitka pak zněla takto:

V RS a jejích přílohách se vyskytují chyby:

- Na str. 6 v tabulce 1 (přehled obcí v řešeném území) se u ORP Kuřim a Rosice vyskytuje identický seznam obcí
- V příloze č. 1 RS na str. 3 v tabulce 1 (přehled zastoupení navrhnutých hlavních variantních prvků v jednotlivých variantách) chybí uvedení varianty S9.4
- Na str. 31 RS se uvádí, že *„mapy vypočtených imisních příspěvků jednotlivých znečišťujících látek jsou uvedeny v grafické části přílohy č. 5"*, ačkoli jsou tyto mapy součástí grafické části přílohy č. 6.
- Tabulka č. 11 na str. 39 RS má uvádět obce s vypočtenými průměrnými ročními koncentracemi PM2,5 vyššími než imisní limit a s nárůstem imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu oproti variantě 00-35. Tato tabulka uvádí průměrné koncentrace PM2,5 v rozmezí 15,7 až 18,4 µg/m3, avšak imisní limit má výši 20 µg/m3 (od roku 2020). Stejná chyba se vyskytuje i v analogických tabulkách č. 12-40 (pro PM2,5 a benzo(a)pyren).
- Na str. 38 RS se píše: *„průměrné roční koncentrace PM2,5 byly v návrhové variantě Dl vypočteny na úrovni 14,9-30,0 µg/m3." V příloze č. 5 je „v tabelární formě (...) pro každou obec a variantu uveden přehled minimálních, maximálních a průměrných vypočtených celkových imisních příspěvků na území dané obce"* (str. 2 přílohy č. 5 RS). V této tabulce přílohy č. 5 RS se průměrné roční koncentrace PM2,5 pro návrhovou variantu vyskytují v rozmezí 15,3-18,8 µg/m3. Na str. 38 RS jako průměrný označený rozsah koncentrací 14,9-30,0 µg/m3 je v tabulce přílohy č. 5 RS rozsahem minimálních a maximálních hodnot. Tato chyba se vyskytuje i v analogických pasážích kap. 62 RS popisujících výsledky rozptylového modelování pro ostatní znečišťující látky a výpočetní varianty.

Výskyt chyb zejména u prezentace výsledků zavdává důvod k pochybám o pečlivosti zpracování RS.

ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

221. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., které v části III „Závěr" obsahuje následující námitku **„Koncept RS je zavádějící a neodpovídá cílům ÚS. Popis zpracování emisí pro mobilní zdroje v rozptylové studii je nejasný a tato v několika ohledech nerespektuje příslušný metodický pokyn MŽP pro zpracování rozptylových studií. To vše vede ke snížené transparentnosti studie. Zpracování výsledků a vyvození závěrů je provedeno nepřesvědčivým a zavádějícím způsobem"**
ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

222. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., které v části III „Závěr" obsahuje následující námitku ***„lze také vytknout absenci diskuse některých významných omezení použitého rozptylového modelu, a naopak přítomnost chyb v rozptylové studii. Celkově lze rozptylovou studii také označit za výrazně zatíženou tzv. syndromem HUMI (hodně údajů málo informací)"***
ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

223. K rozptylové studii obsažené v ÚS bylo zpracováno expertní posouzení paní RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., které v části III „Závěr" obsahuje následující námitku ***„Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK"***
ÚS je tedy vadná a musí být přepracována.

224. Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena z pořizování ÚS. Neposouzení této varianty je potvrzeno sdělením náměstka hejtmana Jihomoravského kraje, pana Mgr. M. Malečka, ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018, které je reprodukováno níže:

Mgr. Martin MALEČEK
náměstek hejtmana Jihomoravského kraje

Brno 19. listopadu 2018
Č. j. JMK 151 454/2018

Vážená paní místopředsedkyně,

dovolte mi, abych reagoval na Váš podnět ve věci Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno ze dne 20. října 2018.

1) Optimalizovaná trasa byla prověřována stejně jako trasa Německá, a to jak v předchozích dokumentacích např. TES 2016 (D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie; PK Ossendorf spol. s r.o.; 2016) tak v ÚS JMK (Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno; knesl kynčl architekti s.r.o.; aktuálně v rozpracovanosti).

2) Podkladová studie optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, studie (Ing. Kalčík; 2015, 2016) byla podkladem pro obě dokumentace zmíněné v bodě 1). Pro „dálniční" varianty ji **bohužel nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101** – vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje (viz Příloha, obr. d) Z tohoto důvodu byli zpracovatelé Územní studie nuceni:

   a. V případě **Dálničního řešení** upravit řešení tak, aby svou podstatou vyhovovalo řešení Ing. Kalčíka a zároveň umožňovalo realizaci dle platné legislativy – varianta **D.6**. (viz Příloha, obr. a) MÚK Čebín je umístěn na D43 přímo z obchvatu Čebína na silnici II/385. Dochází tedy ke zlepšení připojení silnice II/385 na D43 a tím i zvětšení úseku průjezdu na dálnici oproti sil. II. třídy, což je z dopravního hlediska příznivější. (viz Příloha, obr. b)

   b. V případě **Silničního řešení** byla studie Ing. Kalčíka plnohodnotně převzata a zpracována v TES 2016 – varianta **B2.4**. (viz Příloha, obr. c) Protože v TES 2016 bylo sledováno pouze trasování nadřazené silniční sítě, byla pro ÚS JMK tato varianta rozpracována a doplněna o krajskou silniční síť ve variantě **S.6** (viz Příloha, obr. e). Je tedy zpracováno jak technické, tak dopravně inženýrské řešení varianty Ing. Kalčíka.

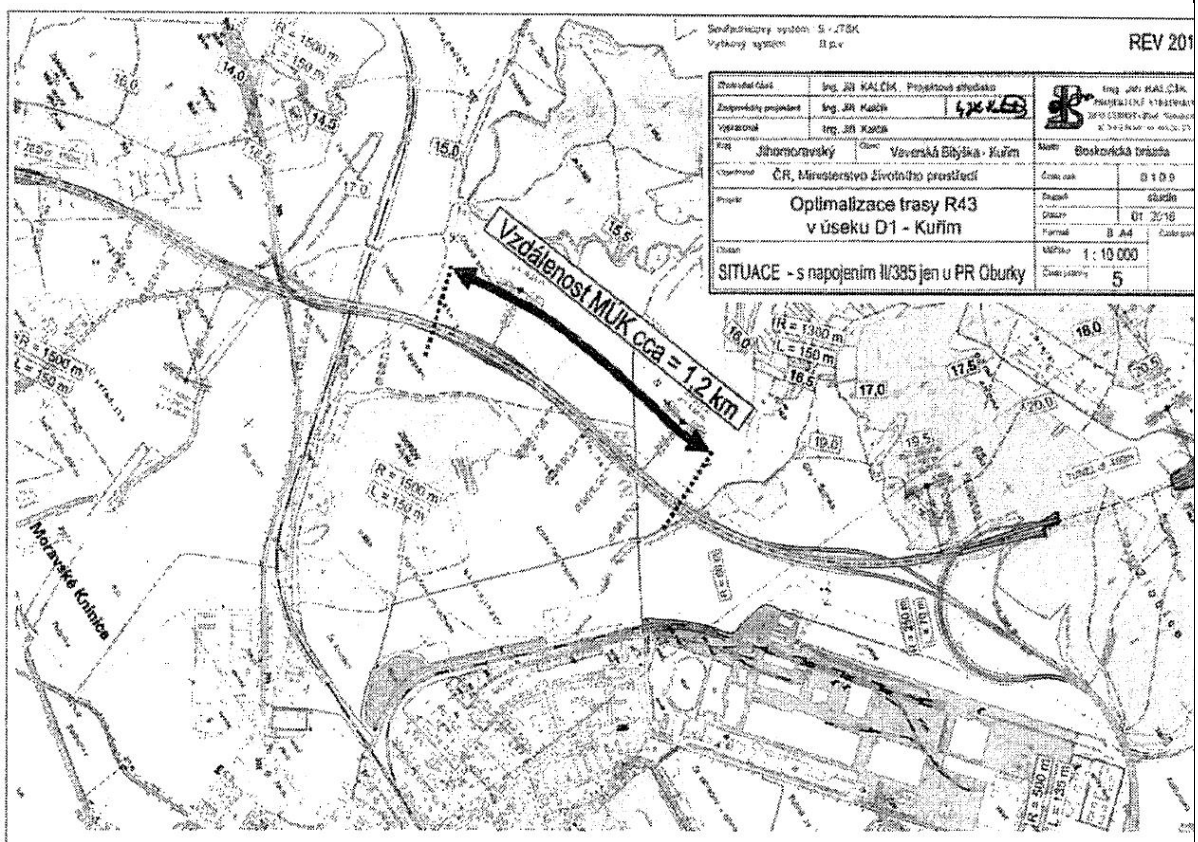
3) Z hlediska **dopravně – inženýrského posouzení** je možno konstatovat, že Dálniční varianta **D.6 koncepčně plně odpovídá požadavkům připomínek**, resp. úprava řešení jednak vyhovuje platné legislativě, a navíc dopravní situaci zlepšuje – delší průběh na dálnici oproti sil. II. třídy ve směru Tišnov – Brno. Obdobně lze použít i dopravně-inženýrské údaje z varianty B2.4 (TES 2016) potažmo **S.6** (ÚS JMK), kde údaje jsou velmi obdobné a pro odbornou diskuzi použitelné.

S pozdravem

Vážená paní
Martina Doláková
místopředsedkyně
Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Bosonohách, z.s."
Pražská 469/29
642 00 Brno

V tomto sdělen je s odkazem na rozpracovanou *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) uvedeno, že podkladovou studii (Ing. Kalčík, 2015, 2016) **<u>nelze použít</u>** pro dálniční varianty *„a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101 — vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a*

nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, ***a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje"*** *(zvýraznění doplněno). Bylo přitom odkázáno na grafickou přílohu předmětného sdělení — viz níže reprodukovaný „obr. d)".*



d) Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, studie (Ing. Kalčík, 2015, 2016) – vzdálenost MUK na „D"

Toto se ukázalo neoprávněné, jak je doloženo autorizovaným dokumentem s názvem *„Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku Dl Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"*.

Závěry toho posouzení jednoznačně dokládají, že náměstek hejtmana Mgr. Maleček chyboval ve svém sdělení a že předmětná varianta je ve shodě jak s ČSN 73 6101, tak ČSN 73 6102.

Lze citovat závěry z autorizovaného dokumentu s názvem *„Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 - Kuřim Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"*:

Celkový závěr - vzdálenost MÚK - výkres REV 2016:

1. **Nesprávným** je tvrzení ve sdělení náměstka hejtmana JMK, pana Mgr. M. Malečka, ze dne 19. 11. 2018, č.j. JMK 151454/2018 (viz Příloha), kde bylo s odkazem na rozpracovanou „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) uvedeno, že podkladovou studii (Ing. Kalčík, 2015, 2016) nelze použít pro dálniční varianty „*a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101 – vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4 km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2 km, a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje*".

- Obě dvě MÚK jsou totiž navrženy **bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které **nesprávně** odkazuje výše citované tvrzení náměstka hejtmana.
- Závěry o nesouladu **nebylo možné činit pouze na základě odkazu na doporučenou ČSN 73 6101 a přitom opomíjet závaznou ČSN 73 6102**.

2. Jak je podrobně doloženo výše, lze konstatovat, že:

- dle ČSN 73 6101 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 30. 9. 2018, tak podle znění účinného od 1. 10. 2018. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6101**.
- dle ČSN 73 6102 je vzdálenost cca **2,7 km** (určeno v souladu s ČSN 73 6101) mezi MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ v linii D43 **přípustná**, a to jak podle znění této normy účinného do 31. 8. 2011, tak podle znění účinného od 1. 9. 2011. **Řešení je tedy souladné s ČSN 73 6102**.

3. **Závěr Mgr. M. Malečka** o nepoužitelnosti návrhu specificky vztažený k Výkresu REV 2016 **je tedy nesprávný a tato varianta neměla být z uvedeného důvodu z posuzování variant v předmětné územní studii vyloučena**.

4. Je zjevné, že když „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*" (knesl kynčl architekti s.r.o.) měla posoudit všechny varianty, pak po nesprávném vyloučení předmětné varianty je tato studie zpracována **chybně a nemůže** sloužit pro účel deklarovaný v Odůvodnění ZÚR JMK vydaných v 10/2016.

5. Výsledky této **neúplné** územní studie (kdy v průběhu jejího zpracování došlo k zásadní vadě, jak je doloženo výše) tedy **nemohou** být platným podkladem ani pro Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018, ani pro v současnosti pořizovanou Aktualizaci ZÚR JMK.

Správnost těchto závěrů byla odborně potvrzena docentem ústavu pozemních komunikací Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, panem [redacted] – viz reprodukovaný dokument níže:

Posouzení dokumentu
„Optimalizace trasy R4 (D43) v úseku D1 – Kuřim
Analýza řešení REV 2016 pro úsek od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"

Byl jsem požádán o vyjádření k textu Ing. Jiřího Kalčíka

„Optimalizace trasy R4 (D43) v úseku D1 – Kuřim
Analýza řešení REV 2016 pro úsek od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN"

Text reaguje na dopis náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka z 19. listopadu 2018 adresovaný paní Martině Dolákové, místopředsedkyni spolku Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách. Dopis má Č.j. JMK 151 454/2018.

V dopisu v bodu 2) náměstek Maleček tvrdí, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka ... nelze použít, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101"* z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek.

Předložená analýza obsahuje velmi důkladné a podrobné zdůvodnění toho, že vyjádření Mgr. Malečka není relevantní vzhledem k předložené studii. V analýze je doloženo, že v souladu s dříve i v současnosti platnou ČSN 73 6101 vzdálenost uvažovaných křižovatek přesahuje hodnotu 2 km, kterou lze podle této ČSN použít *„v odůvodněných případech"*.

Podle normy se vzdálenost křižovatek měří *„od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky"*. Avšak pro křižovatky bez přídatných pruhů platí, že *„vzdáleností mezi křižovatkami bez přídatných pruhů se rozumí vzdálenost mezi průsečíkem os křižujících se silnic (příp. silnice a dálnice) křižovatky jedné a průsečíkem os křižujících se silnic křižovatky druhé."*

Navrhované řešení nemá ve sledovaném úseku D43 ani *„konec připojovacího pruhu první křižovatky"* ani *„začátek odbočovacího pruhu druhé křižovatky"* z toho důvodu, že je tento přídatný pruh průběžný v celé délce mezi oběma křižovatkami. Proto je vzdálenost mezi křižovatkami dána vzdáleností průsečíků os komunikací.

Pro předloženou analýzu potvrzuji věcnou správnost tvrzení v ní obsažených, jakož i správnost a relevanci závěrů analýzy.

Vzhledem k charakteru křižovatkového řešení nové D43 a stávajících I/43 a II/385 lze dodat, že by také odpovídalo skutečnosti nahlížet na tento případ jako na jednu útvarovou křižovatku místo uvažovaných dvou křižovatek. Tím by formální problém s minimální vzdáleností křižovatek zcela pominul.

[redacted]

docent ústavu pozemních komunikací Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně

V Brně dne 9. září 2019

ÚS je tedy tak závažně vadná, že musí být přepracována a výběr variant musí opakován.

225. Požadujeme, aby do Aktualizace ZÚR JMK byla zahrnuta přeložka silnice III/3846, tj. přeložka krajské silnice, která v současnosti je vedena ulicí Ondrova v MÖ Kníničky a ulicí U ZOO v MČ Bystrc. Navrhovaná přeložka silnice III/3846 by vytvořila obchvat jak pro část Bystrce, Bystrc-Zámostí, tak i pro Kníničky. Do ZÚIR JMK je také potřeba zahrnout vymezení MÚK krajských silnic II/384 a nově navrhované přeložky III/3846 u obchodního areálu (v současnosti s „UNIHOBBY marketem"). V prostoru severně od Mé Kníničky je nutno vymezit prostor pro okružní křižovatku, kde by se propojila nová přeložka silnice III/3846 ve směru od obchodního areálu s UNIHOBBY marketem na pokračování krajské silnice III/3846 ve směru na Jinačovice a také na krajskou silnici III/3847 ve směru na Rozdrojovice a na ulici Ondrova ve funkci vnitroměstské komunikace.

Nelze souhlasit s tvrzením, které pořizovatel AZÚR JMK předložil Zastupitelstvu JMK na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019 a kde uvedl, že obchvatem Kníniček není uvažováno.

Je absurdní tvrdit, že řešením je mnohamiliardová investice — Bystrcká varianta „43"; když toto řešení v porovnáním s mnohonásobně levnějším projektem přeložky silnice III/3846 dokonce přináší do území mnoho negativ, a to mimo jiné z hlediska znečištění ovzduší (kde šíření je na vzdálenost i několika kilometrů od liniového zdroje), z hlediska hlučnosti (kde se dle odborného posouzení mají vyhodnocovat vlivy minimálně do 1 200 m a kde nelze vyloučit odrazy hluku od terénu - zde strmých svahů „Baby"), z hlediska vzniku bariéry v území, z hlediska negativních dopadů na rekreační oblast brněnské přehrady a z hlediska poškození území vhodného pro obytnou zástavbu v sousedních obcích Rozdrojovice a Jinačovice. Nic z toho nebylo posouzeno.

Navíc výběr variant pro posuzování v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie a doložením zásadního pochybení, kdy dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN")*, byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN.

Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu „Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN", jak bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK.

Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést, a to ani část tranzitní dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrhu AZÚR JMK, nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo území města Brna, tj. jako **obchvat celého města Brna.**

Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MČ Kníničky na obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt tohoto obchvatu dle Ing. Kalčíka, který pořizovatel AZÚR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele *„Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří*

bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření" na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MČ Kníničky formou **přeložky silnice III/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným" opatřením obytných oblastí MC Kníničky a Bystrc-Zámostí.**

226. Nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že územní studie JMK (dále také ÚS JMK) zpracovaná autorizovanými osobami vybrala nejvhodnější varianty.
Výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*), byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN".*

Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

227. Pro Optimalizovanou variantu D43 je v současně platných ZÚR JMK vymezena územní rezerva. Požadujeme, aby tato územní rezerva byla při aktualizaci ZÚR JMK prověřena a vymezena jako návrhový koridor s cílem, aby bylo možné D43 jako obchvat celého města Brna (a celé Brněnské aglomerace) realizovat co nejdříve ve prospěch celého Brna. Požadujeme, aby se tento přístup s vyvedením tranzitní dopravy z celého města Brna se stal základním kritériem pro výběr výsledné varianty dopravní infrastruktury v Brně a jeho širším okolí.

228. Návrh Zprávy o uplatňování ZÚR JMK vychází z dokončené *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen „ÚS nadřazené sítě")*. S touto ÚS nadřazené sítě nesouhlasíme, neboť její závěry nejsou založené na korektních přístupech, a to jak v přístupech k dopravnímu modelováni, tak k návazným posouzením z hlediska hlučnosti a znečistění ovzduší.

Výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové a rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 11. 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"),* byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN.

Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*.
Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

229. Nesouhlasíme s kritérii použitými v ÚS nadřazené sítě pro hodnocení variant a způsobem aplikace těchto variant. Je naprosto nepřijatelné a neobhajitelné, aby z hlediska dopadů na obyvatelstvo byla jako nejvhodnější vybrána trasa zavlékající tranzitní dopravu do obytných zón městských částí Brna, a to ať již jako dálnice, nebo silnice I. třídy nebo nějaké odvozené řešení ve stejné trase označované jako „varianta" poučená.

230. Požadujeme, aby byl návrhu AZÚR posouzen původním návrhem v ÚS na pokračování obchvatu města Brna jižně od Dl (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna). Tento návrh může dál přispět k vyvedení tranzitní dopravy z města Brna.

Požadujeme, aby, aby pro toto pokračování obchvatu města Brna a Brněnské aglomerace byl v Aktualizaci ZÚR JMK vymezen návrhový koridor nebo územní rezerva.

231. V kontextu nemožnosti realizovat Jihozápadní tangentu (viz i vyjádření náměstka hejtmana pro územní plánování pro média, že Jihozápadní tangentu nebude navrhovat) nelze souhlasit s formulacemi pořizovatele na str. 135 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019), kde se tvrdí, že návrhem v

ÚS na pokračování obchvatu města Brna jižně od Dl (který byl semináři JMK dne 4. 1. 2018 prezentován jako návrh primátora města Brna) nepřináší očekávaná pozitiva — tak jako např. „klasická trasa JZT".

Trváme na tom, že oblast Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice a také další sídelní oblasti podél dálnice Dl v brněnské aglomeraci jsou nadlimitně zatíženy nebo jejich nadlimitní zatížení hrozí. V této situaci je nevyhnutelné hledat veškerá možná opatření k nápravě této protiprávní situace, kterou ostatně již velmi pregnantně popsalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve Stanovisku SEA k Návrhu ZÚR JMK z roku 2016, kde MŽP uvedlo: ***„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PMIO (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel"***.

Nelze ani přehlédnout fakt, že ZÚR JMK z roku 2011 byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, přičemž první ze žalobních bodů, kterým NSS odůvodnil svůj rozsudek, bylo neposouzení kumulativních a synergických vlivů i pro oblast Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice.

V ZÚR JMK z roku 2016 toto posouzení opět nebylo provedeno a ZÚR JMK byly vydány jako neúplné, jen s mnoha územními rezervami.

Nelze tedy odmítat vytvoření jižního obchvatu brněnské aglomerace, který by měl potenciál přispět k vyřešení desítky let neřešenému problému v oblasti Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice. AZÚR JMK proto měly řádně posoudit <u>všechna</u> možná opatření, jak přispět k řešení tohoto problému. Kromě zachycení dálkové tranzitní dopravy pro směry, které lze popsat uzly Jihlava a Vídeň, a to řádným dořešením kapacitní komunikace S8 se skutečným obchvatem celé znojemské aglomerace, je žádoucí také do ZÚR JMK zahrnout i trasu jižního obchvatu <u>celé</u> brněnské aglomerace, což při nerealizovatelnosti JZ tangenty (která by ostatně nebyla obchvatem

brněnské aglomerace, ale jejím průtahem), pak geograficky nejbližším možným řešením pro jižní obchvat brněnské aglomerace je právě v této připomínce požadovaná komunikace.

232. Současně Zastupitelstvo MÖ Kníničky **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.

obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání

Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) konkrétně nevyjádřil. V Návrhu AZÚR není nijak řešen vztah k dálnicí D55, dálnicí D35 a kapacitní silnicí S8. Nejsou nijak konkrétně zhodnoceny možnosti, jak odvést tranzitní dopravu z celé Brněnské aglomerace dalšími trasami dle vládou schválené Politiky územního rozvoje (PÚR ČR).

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

233. Zastupitelstvo MÖ Kníničky **zásadně nesouhlasí** s variantami, kde by byl zahrnut jižní obchvat Kuřími, a to nejen proto, že toto řešení by zavleklo tranzitní dopravu do dalších městských částí Brna a na VMO, ale i na trasu od Jinačovic ve směru ke Kníničkám, a **požaduje** tyto varianty vyloučit.

obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Lze zdůraznit, že výběr variant v Návrhu AZÚR JMK je zásadním způsobem procesně vadný, protože je založen nejen na nezákonném provedení jejich předvýběru ve veřejně neprojednávané územní studii (a měl být proveden pouze transparentně v odůvodnění veřejně projednávaného Návrhu AZÚR JMK, územní studie je pouze územně-plánovacím podkladem a nelze zde tedy přijímat rozhodnutí o tom, že některá z variant nebude veřejně posuzována), ale i proto, že územní studie je zásadním způsobem věcně vadná, jak je doloženo i expertními posouzeními hlukové e rozptylové studie.

Zásadní pochybení je doloženo i tím, že dle dopisu náměstka hejtmana pro územní plánování ze dne 19. 1 1, 2018, čj. JMK 151454/2018 (který je reprodukován v příloze předávaného dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN")*, byla z posuzování v územní studii vyloučena tzv. „Optimalizované varianty D43" dle výkresu z roku 2016 pro údajný rozpor s ČSN. Nesprávnost tohoto postupu díky chybnému odůvodnění v dopise náměstka hejtmana je doložena jednak v autorizovaném dokumentu *„Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*, tak i v expertním posouzení v dokumentu *„Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN"*. Toto bylo ostatně pořizovateli Návrhu AZÚR JMK známo již více než měsíc před zveřejněním Návrhu AZÚR JMK a pořizovatel na to nereagoval a nesprávně zveřejnil Návrh AZÚR.

234. Zastupitelstvo MÖ Kníničky tímto předalo **kraji i městu Brnu** vyhledávací studii „Přeložka 111/3846 směr Jinačovice Obchvat Bystrc Zámostí a Kníničky - Úprava trasy a propočet" zpracovanou autorizovaným dopravním projektantem, Ing. J. Kalčíkem v 11/2018 a **požaduje**, aby tato studie (obsahující i cenový propočet) byla použita nejen jako podklad pro pořizování

Aktualizace ZÚR JMK, tak i pro plánování návazné investiční akce, tj. pro plánování realizace předmětné přeložky krajské silnice III/3864.

K obsahu této připomínky předložené již k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK se pořizovatel v Příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) nijak konkrétně nevyjádřil.

Na zcela konkrétním vypořádání této připomínky trváme.

Trváme také na zahrnutí obchvatu MÖ Kníničky do AZÚR.

Ani jedna z variant „43" v Návrhu AZÚR JMK nemá schopnost odvést část tranzitní dopravy z dopravně přetíženého Brna. K dosažení tohoto cíle (viz tvrzení na str. 7 Zprávy o uplatňování ZÚR, které není v AZÚR zajištěno) je nutná existence takové komunikace, která by byla trasována mimo celé město Brno. Při její neexistenci, jak tomu je v Návrh AZÚR JMK, nemůže být z území Brna vyvedeno ani jedno vozidlo tranzitní dopravy. Je tedy nutné realizovat komunikaci „43" zcela mimo území města Brna, tj. jako obchvat celého města Brna. Současně je nepochybné, že je nutné vyvést dopravu tranzitní vzhledem k území

Bystrc-Zámostí a vzhledem k obytné oblasti MÖ Kníničky na obchvat a jako jediné dnes známé řešení je autorizovaný projekt Ing. Kalčíka, který pořizovatel AZIJR JMK prokazatelně vlastní.

Formulace pořizovatele *„Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření"* na str. 132 Přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR JMK (předloženo k jednání Zastupitelstva JMK dne 19. 3. 2019) je nepřípadná, neboť právě jádro připomínky, tj. požadavek na vymezení koridoru obchvatu MÖ Kníničky formou přeložky silnice 111/3846 je zjevně naprosto nejlepším „ochranným" opatření obytných oblastí MÖ Kníničky a Bystrc-Zámostí.
235. Oba z těchto posudků uzavírají, že jak **hluková, tak rozptylová studie jsou nepoužitelné**. Z tohoto hlediska je výběr variant dle krajské územní studie nepoužitelný a nelze ani postupovat podle výše odkazovaného „Zadání" AZÚR JMK, tedy obsahu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.

236. **Zásadní vady územní studie díky vadám v hlukové studii a rozptylové studii takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR JMK, které se s veřejností projednává.**

237. Dalším problémem územní studie je to, že v územní studii **nebyla posuzována aktuální verze tzv. „Optimalizované trasy D43" v Boskovické brázdě — tj. obchvat celého Brna**. K vyloučení této varianty z posuzování dle dopisu náměstka hejtmana Malečka došlo pro údajný nesoulad s normami ČSN. Toto bylo odborně vyvráceno v autorizovaném dokumentu (*Analýza souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel Ing. Jiří Kalčík)*) a navíc ještě v revizním posouzení tohoto autorizovaného dokumentu (*Posouzení Analýzy souladnosti Optimalizované verze D43 s ČSN (zpracovatel* [redacted]*)*). Oba tyto dokumenty posudek činíme nedílnou součástí našich připomínek a požadujeme nápravu, tj. zahrnutí aktuální verze „Optimalizované varianty D43" mezi posuzované varianty. Dokumenty však nepřikládáme, neboť je pořizovatel AZÚR prokazatelně vlastní.

238. Nedílnou součástí podání našich připomínek činíme autorizovaný projekt tzv. *„Optimalizované varianty D43": „Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018*". Tento dopravní projekt plně navazuje na předchozí vyhledávací studii, byl však péčí

občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ. Tato konsolidovaná verze je takto předkládána Krajskému úřadu pro řízení k AZÚR JMK. Návrh osy tras D43 — varianta západní i východní jsou zachovány, je doplněna tzv. „ekono-varianta" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice. Dokumenty však nepřikládáme, neboť je pořizovatel AZÚR prokazatelně vlastní.

239. **Zásadní vady územní studie díky neoprávněnému vypuštění Optimalizované varianty D43 z posuzování takto naprosto zpochybňují výběr variant pro komunikaci „43" a proces výběru variant je nutno opakovat, a to ne ve studii (což je dokument, který se s veřejností neprojednává), ale přímo v odůvodnění AZÚR, které se s veřejností projednává.**

240. Zásadní připomínkou je, že tunelové řešení pro koridor „43", které na veřejném projednání v Kníničkách v návrhu AZÚR JMK verbálně garantoval jak náměstek hejtmana Maleček, tak vedoucí územního plánu na kraji, Ing. arch. Hamrlová, v návrhu AZÚR vymezeno není.

Tunel není zakreslen ani v grafické části AZÚR ani není v závazném tzv. „výroku" AZÚR. Kraj takto naprosto nedostál svým veřejným tvrzením.

V návrhu AZÚR se nalézá jen tzv. *„Úkol pro územní plánování"*, kde se požaduje, aby v návazném územním plánování, ti. úrovni územního plánu města Brna, byla zajištěna ***„nadstandardní*** *protihluková opatření"*. Toto není garance budoucích tunelů.

241. Nelze úkolovat orgány státní správy a samosprávy k nějakému *„nadstandardu"*.
Zejména státní správa žádné nadstandardy nemůže poskytovat, ostatně občané už dnes dobře vědí, že nadstandard (např. ve zdravotnictví) znamená, že si to občan zaplatí sám. Kraj tedy snad naznačuje, že si občané už mají začít dávat korunky do prasátek, aby si ušetřili na miliardy na tunely? Město Brno se pochopitelně k žádné miliardové úhradě za tunely nehlásí. Žádný souhlas od státní investora ŘSD znám není a ani znám být nemůže, protože investiční záměry schvaluje ne ŘSD, ale Ministerstvo dopravy a toto posuzování neprobíhá v územním plánování ale v rámci tzv. „územního řízení".

Když kraj dále v Návrhu Aktualizace ZÚR upřesňuje, co by tím nadstandardem mělo být, pak v závorce v textu uvádí „(**např.** překrytí, tunel, tubus)". Každý ví, že ani tato formulace není jednoznačná, neboť použití výrazu „**například**" neznamená závazek použít jednu z uvedených tří položek, ale také cokoliv jiného, tedy třeba silnice I. třídy **<u>bez</u> „překrytí, tunelu, tubusu".**

Po hlasité kritice z řad veřejnosti se náměstek hejtmana Maleček pokoušel tuto situaci zachraňovat a z blamáže vybruslit, když v Rozhovoru pro Brněnský deník v sobotu 26. 10. 2019 uvedl, že *„Budu žádat, aby slovo například bylo vyškrtnuto"*. Podmínka pro *„úkoly pro územní plánování"* pro město Brno i po vypuštění slova „například" však zůstává stejně nesmyslná.

242. Řádné posouzení vlivů navrhované transevropské komunikace „43" v Návrhu AZÚR JMK absentuje.

243. **Požadujeme vedení transevropské komunikace „43" jako plnohodnotného obchvatu <u>celého</u> města Brna.**

K tomu již existuje autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované varianty D43" a ZÚR JMK z roku 2016 vymezily sadu územních rezerv pro koridor obchvatu celého Brna, severní obchvat Kuřimi, obchvat Lipůvky a pro obchvaty všech dalších obcí od dálnice Dl po Lysice.

Jak je uvedeno výše tento existující projekt Ing. Kalčíka byl péčí občanů Kuřimi rozpracován i o řešení úseku dnešní I/43 od obce Česká po MÚK Kuřim-východ.

244. Tato konsolidovaná verze autorizovaného projektu (*„Optimalizace trasy D43/S43 v úseku Dl — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018"*) je takto činěna součástí našeho podání. Projektovou dokumentaci však nepřikládáme, protože je pořizovatel AZÚR prokazatelně již vlastní jak v listinné, tak v elektronické podobě.

245. Návrh osy trasy D43 — varianta západní i východní jsou v autorizovaném projektu („Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018" zachovány, projektová dokumentace je však navíc doplněna o tzv. „ekono-variantu" v prostoru Brno-Kníničky / Veverská Bítýška / Chudčice, kterou požadujeme AZÚR také posoudit z hlediska SEA.

246. Požadujeme, aby projekt *„Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018"* byl do AZÚR JMK zapracován jako celek, a to až po MÚK Skalice nad Svitavou a včetně obchvatu Sebranic.

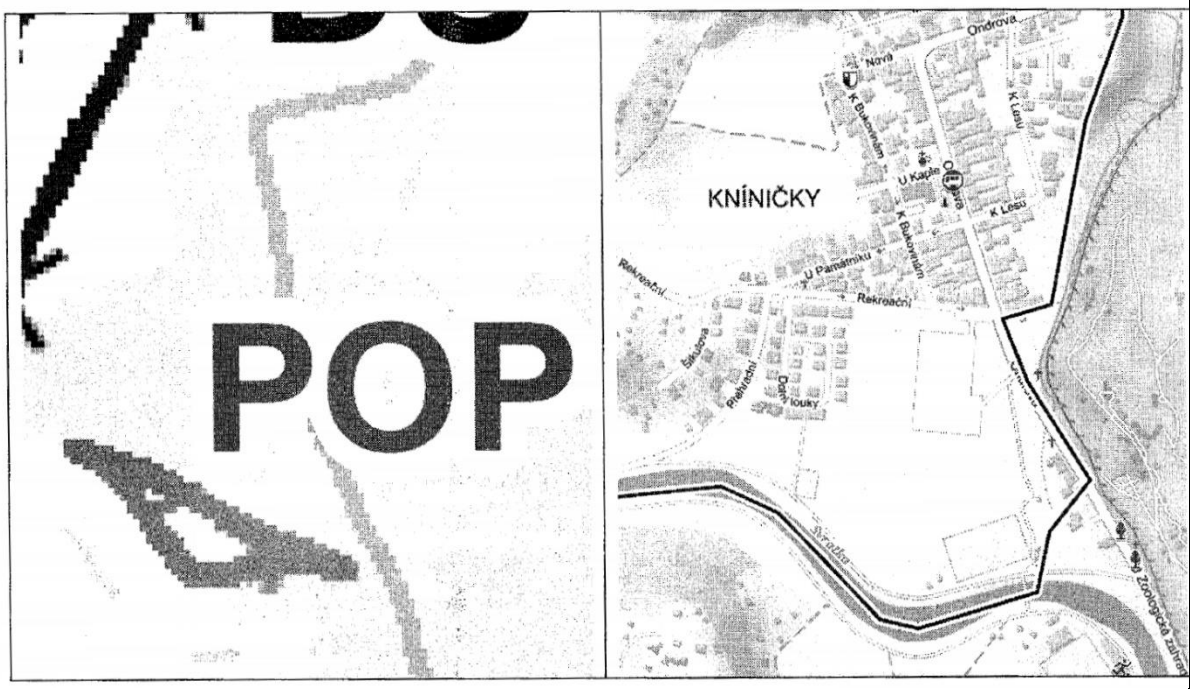
247. U MÚK Skalice nad Svitavou (dle projektu „Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D1 — Boskovice, projektant Ing. J. Kalčík, 06/2018") požadujme koridor D43 ukončit, neb v tomto bodě již existuje přímé a modernizované napojení města Boskovice silnicí II/150.

248. V návazné oblasti od MÚK Skalice nad Svitavou je nutné navrhnout modernizaci silniční sítě, a to jak pro směr na Svitavy (včetně obchvatu Svitávky), tak pro směr na Velké Opatovice (včetně obchvatu Boskovic a všech obcí až po severní hranici JMK).

Toto je jediné smysluplné řešení, neboť <u>pro tento</u> úsek Centrální komise Ministerstva dopravy nevydal rozhodnutí, tedy de facto odmítla předložený podklad, studii PK Ossendorf, pro úsek mezi MÚK Svitávka a Starým Městem.

Centrální komisí dne 30. 4. 2019 nebylo rozhodnuto ani o tom, jaká komunikace zde má být (nebylo rozhodnuto o kategoriální šířce komunikace) a termín pro předložení upravené studie nebyl ani stanoven.

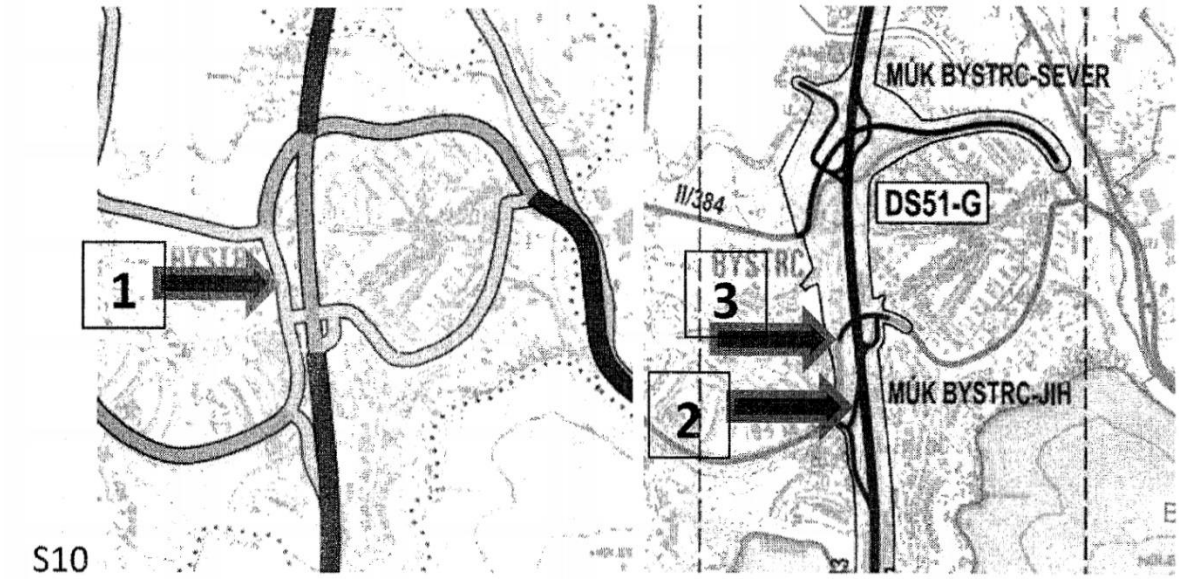
249. V návrhu AZÚR je zahrnut i návrh protipovodňových opatření na území MČ Kníničky.



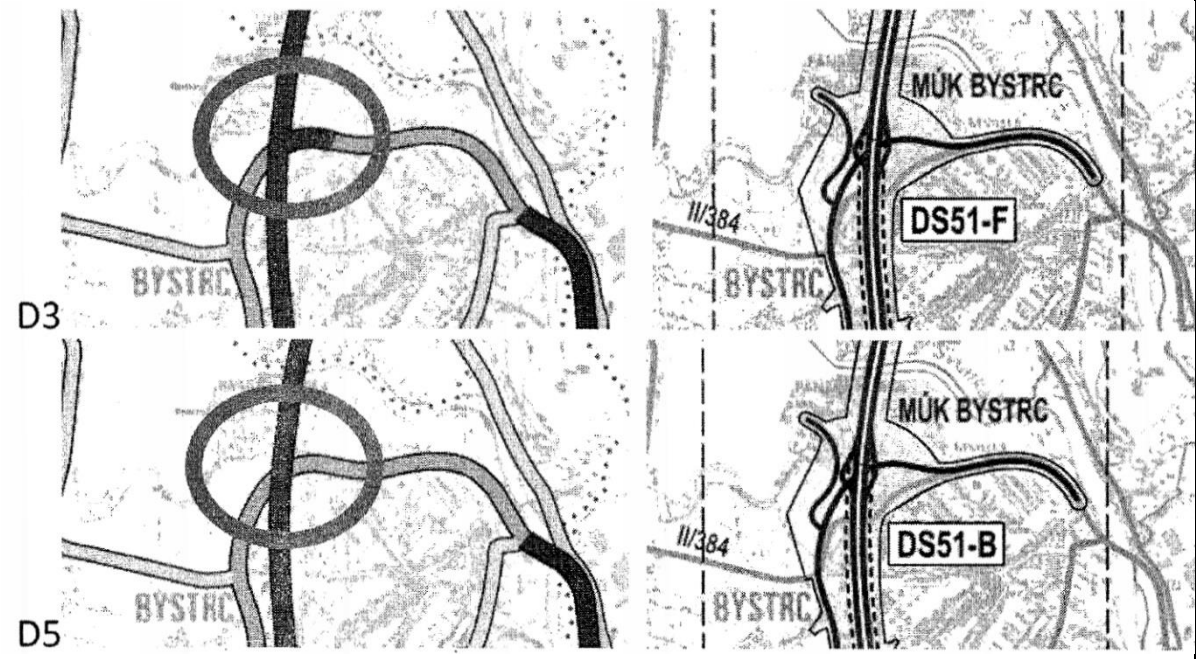
Nesouhlasíme, aby se oblast pod obytnou zástavbou „Dolní louky” měla vybagrovat, aby vznikla tzv. berma – suché/mokré rozšíření koryta řeky, kde by se měla zachytit „povodňová” voda.

MČ Kníničky zpracovala v minulosti urbanistickou studii pro celý prostor mezi řekou Svratkou a ulicemi Přehradní / Dolní Louky / Rekreační / Ondrova, kde bylo navrženo významně citlivější řešení, které nevyžaduje územně plánovací vymezení plochy bermy, ale zahrnuje pouze jednoduchá, levná a jednoznačně účinná technická opatření, které se nevymezují v ZÚR a která jsou skutečně tzv. *„přírodě blízká”* a ne přírodu likvidující (hloubení bermy s likvidací břehu Svratky, kde se vyskytují chránění živočichové, a s likvidací vzrostlé aleje a promenády / cyklostezky)”.

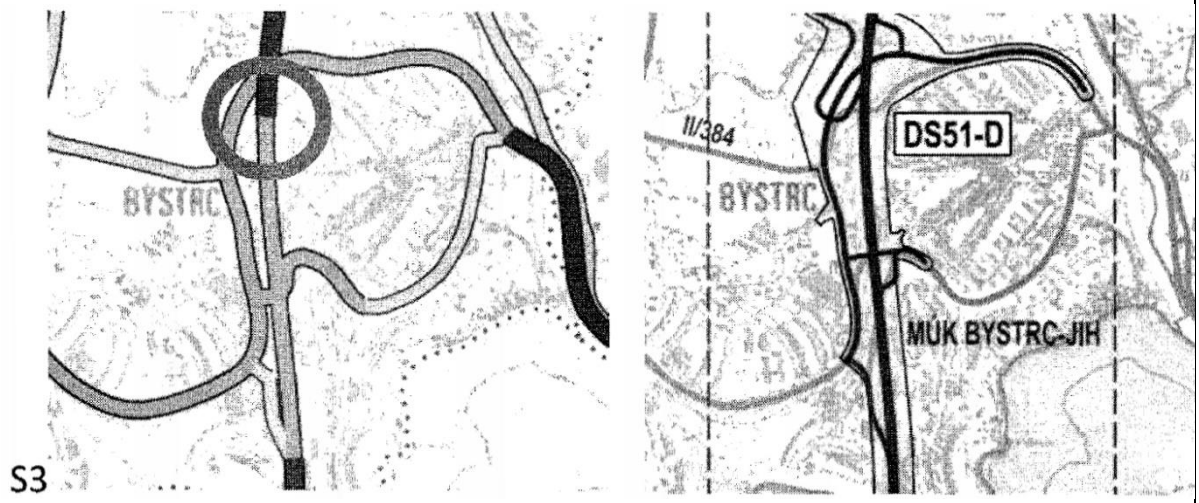
250. Dopravní modelování v ÚS modeluje nenavržené dopravní řešení. Toto je možné demonstrovat na variantě SIO, kdy je uvažována komunikace Páteřní – označeno „1", není uvažován sjezd ze „43” -označeno „2” a napojení na ulici Vejrostovu má nereálné trasování označeno „3”.



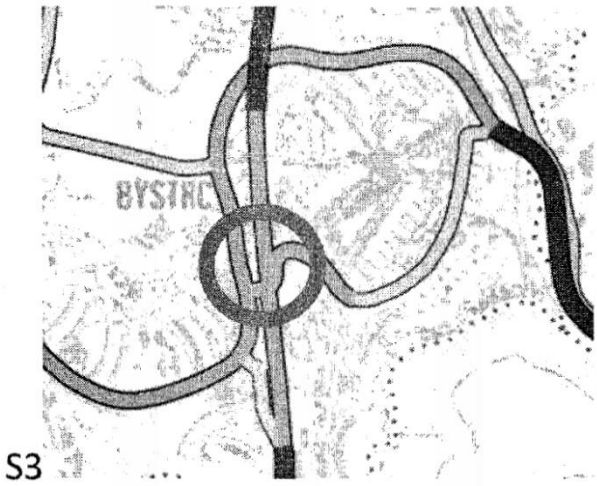
251. Dopravní modelování v ÚS modeluje jiné dopravní řešení, než je navrženo pro varianty. Toto je možné demonstrovat na variantách D3 a D5. Stejné dopravní řešení je jednou modelováno se sjezdem na Bystrc a jednou bez něj

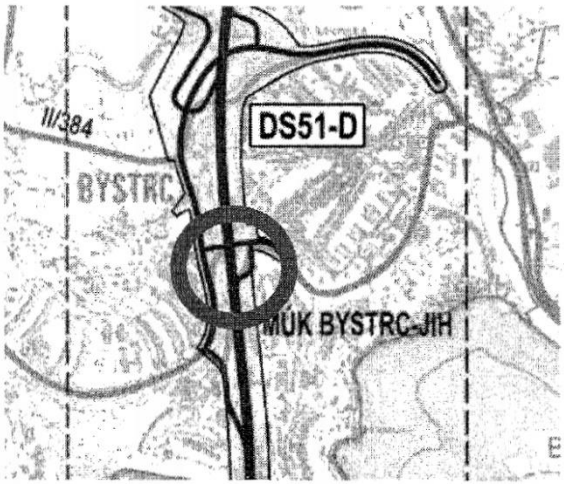


252. V rámci dopravního modelování v ÚS, je potřeba vysvětlit úbytek intenzity na komunikaci v místě, kde není žádný sjezd

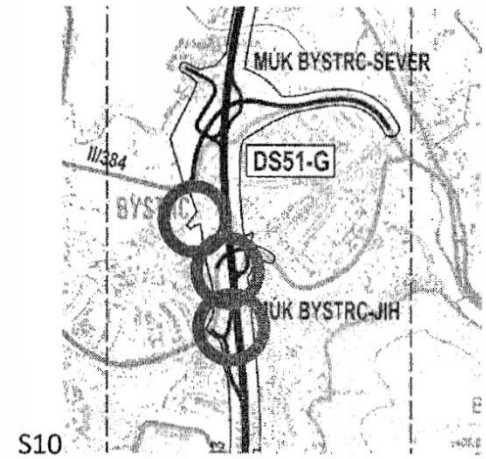


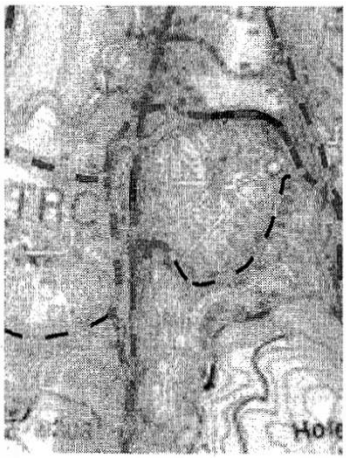
253. Je potřeba vysvětlit nesoulad mezi návrhem varianty a provedeným dopravním modelováním v ÚS pro variantu S3





254. Vyhodnocení hlukové studie se zakládá na nereálném trasování komunikací v rozporu s návrhem variant. Demonstrovat lze například na variantě S10. Rozpory jsou označeny.

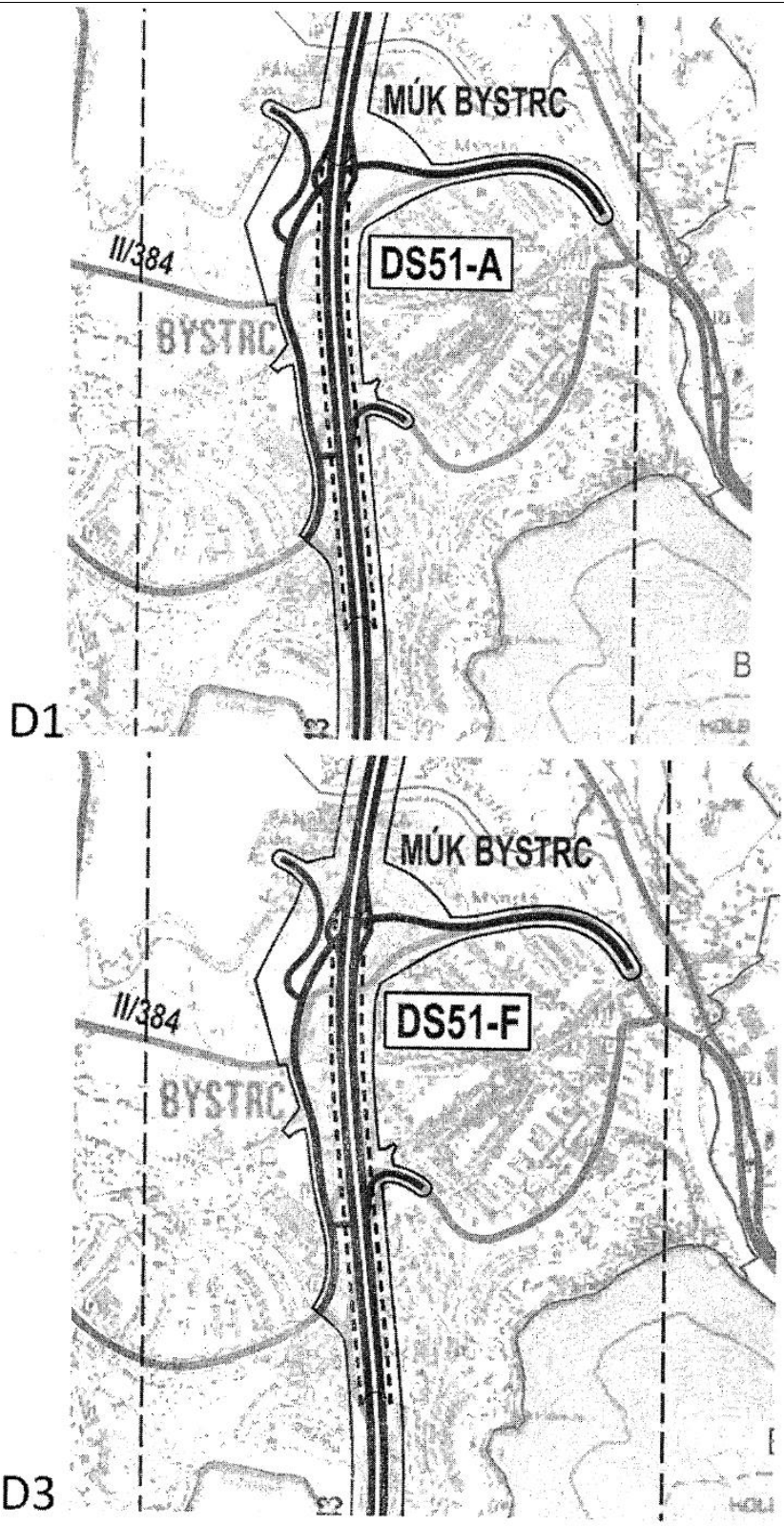




255. Závěry hlukové studie v ÚS jsou špatně, protože je chybné její zpracování a vyhodnocení na základě odlišného trasování variant, vzhledem k návrhu variant

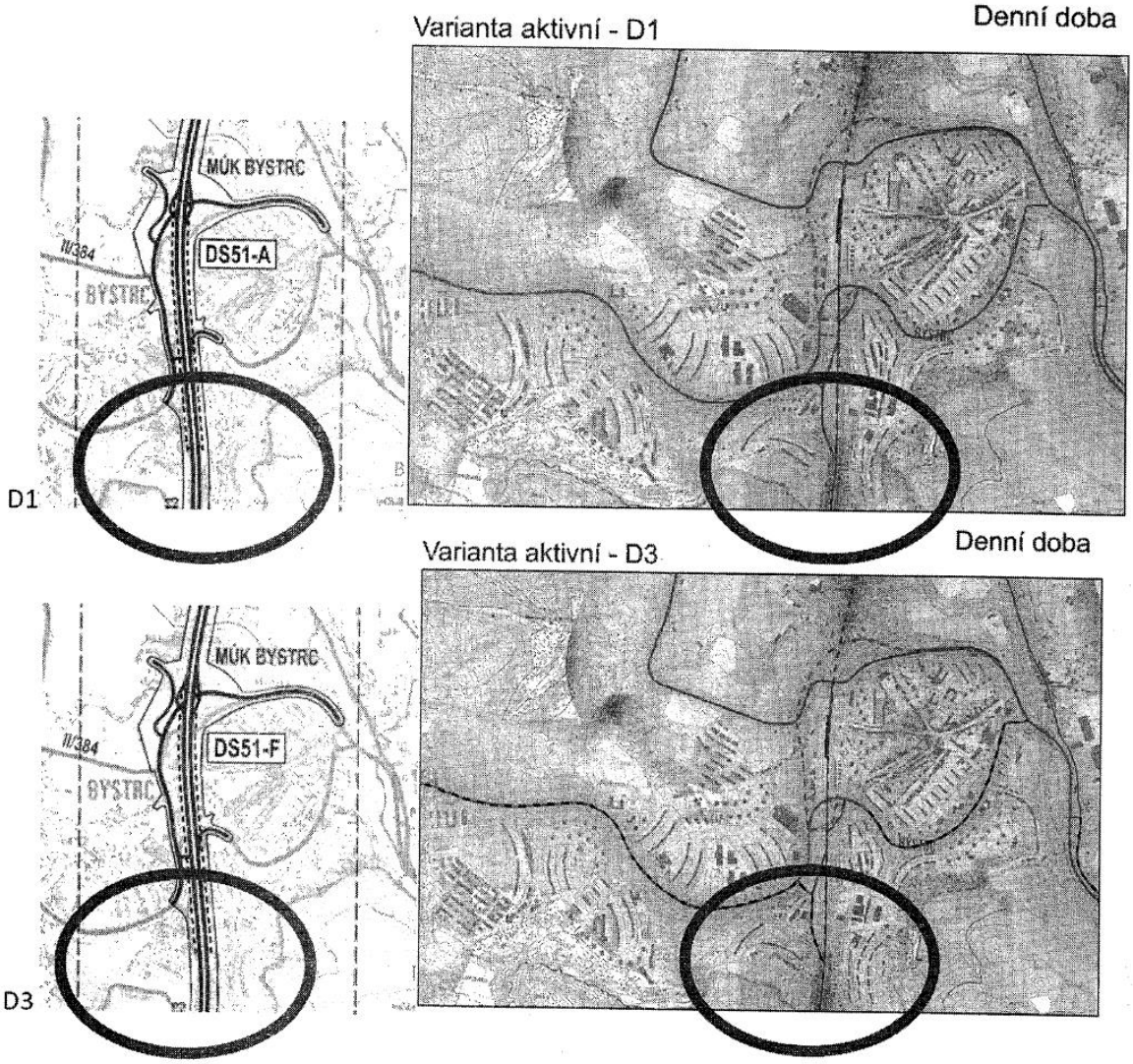
256. Závěry ÚS jsou špatně, protože je chybné zpracování a vyhodnocení hlukové studie a dopravního modelování na základě odlišného trasování variant (vzhledem k návrhu variant)

257. V rámci hlukové studie byla u variant D1 a D3 provedena simulace uvažující v Bystrci tunely což je v rozporu s textovou částí. Lze citovat z přílohy E1: „V rámci silniční sítě byly již při výpočtech také uvažovány stávající, ale i navrhované, nové tunelové úseky, které je možné považovat za způsob protihlukového opatření v konkrétní lokalitě. Rozmístění a způsob využití těchto tunelů se liší dle konkrétní varianty dopravního modelu. Nicméně jedná se pouze u tunely, které byly navrhovány z dopravního hlediska kvůli průchodu krajinou nikoli z důvodu vlivu na veřejné zdraví." V' oblasti Bystrc Stará dálnice, není tunel nezbytný z hlediska průchodu krajinou. Tento rozpor mezi grafickými výstupy a textovou částí je potřeba vysvětlit. V každém případě jsou ale závěry hlukové studie v daném stavu k ničemu, protože porovnávají nesmyslná řešení v rozporu s textovou částí. Stejné závěry lze uplatnit na celkové vyhodnocení a doporučené varianty, které jsou posuzovány v rámci návrhu AZÚR.



258. V rámci hlukové studie byla u variant D1 a D3 provedena simulace uvažující v Bystrci tunely což je v rozporu s textovou částí. Lze citovat z přílohy E1: „V rámci silniční sítě byly již při výpočtech také uvažovány stávající, ale i navrhované, nové tunelové úseky, které je možné považovat za způsob protihlukového opatření v konkrétní lokalitě. Rozmístění a způsob využití těchto tunelů se

liší dle konkrétní varianty dopravního modelu. Nicméně jedná se pouze u tunely, které byly navrhovány z dopravního hlediska kvůli průchodu krajinou nikoli z důvodu vlivu na veřejné zdraví." V oblasti Bystrc Stará dálnice, není tunel nezbytný z hlediska průchodu krajinou. Tento rozpor mezi grafickými výstupy a textovou částí je potřeba vysvětlit. V každém případě jsou ale závěry hlukové studie v daném stavu k ničemu, protože porovnávají nesmyslná řešení v rozporu s textovou částí. Stejné závěry lze uplatnit na celkové vyhodnocení a doporučené varianty.



259. Zachovat historické spojení mezi Bosonohami a Troubskem, a to jak pro automobilovou dopravu, tak pro pěší. Je zde nutné zachovat propojení pro farníky z Bosonoh, neboť Bosonohy z tohoto hlediska spadají pod faru v Troubsku a je zde nejen farní kostel, ale i hřbitov využívaný Bosonohami.

260. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.

261. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla

přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.

262. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně hlukových zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné. Nová komunikace by musela splňovat zákonné limity bez korekce na starou hlukovou zátěž, což je naprosto nerealistické, neb již dnes v některých částech Bosonoh dle vyjádření Krajské hygienické stanice JMK hlučnost bez korekce na starou hlukovou zátěž přesahuje až 0 13 dB.

263. Vyloučit napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.

264. Argumentace, že napojování na D1 v Bosonohách pro dopravu z městské části Bystrc je zde žádoucí, je nepřijatelná. Toto je zcela absurdní argumentace, neboť jednak doprava z Bystrce napojující se na D1 v celém úseku D1 okolo Brna nebyla doložena jako významná a pro tu relativně nízkou existující intenzitu nepochybně jsou dostačující existující napojení na Dl a to Brno-západ a Kývalka. Existence mimoúrovňové křižovatky na území Bosonoh má tak velké negativní vlivy, že je nelze vyvážit velmi diskutabilním přínosem pro dopravu z čistě obytné městské čtvrti jako Bystrc na D1.

265. Argumentaci zanořením D43 pod niveletu exitující dálnice Dl nebo dokonce tunelové řešení v prudkém kopci nad Veselkou nelze označit než jako nerealistické a absurdní. Náklady na jakékoliv dlouhé tunely pro D43 v tomto místě neobstojí oproti standardním dopravním řešením, kterým je nezavlékání nákladní tranzitní dopravy do celého města Brna, tedy realizace obchvatu města Brna v Boskovické brázdě.

266. Vymezení záměru zkapacitnění D1 v ZÚR JMK je chybné a je to nutné v AZÚR korigovat. Zkapacitnění dálnice D1 je možné pouze za podmínek, že zde bude v AZÚR doplněno do výroku vytvoření územních podmínek pro realizaci takových ochranných opatření, která prokazatelně dle posouzení SEA k AZÚR zajistí dodržení všech hygienických limitů. Vzhledem k tomu, že se za desetiletí prokázalo, že za současných ochranných opatření nelze docílit splnění zákonných hygienických limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci, požadujeme, aby ve výrokové části AZÚR bylo závazně stanoveno, že ochrana zde musí být realizována tubusem podél celého území městské části Brno-Bosonohy, a to s takovým délkovým přesahem na západ i východ, že to prokazatelně zajistí dodržení hygienických limitů.

267. Je nepřípustné navrhovat na území MČ Bosonohy vytváření kolektorových pásů u dálnice Dl, čímž by se počet jízdních pruhů na zkapacitněné dálnici D1 zvýšil na 2 + 3 + 3 + 2 = 10 a s odstavnými pruhy by šíře tělesa Dl vzrostla na 12 pruhů, což již nemůže ochránit žádný reálný tubus.

268. Vzhledem k tomu, že v SEA k ZÚR JMK z roku 2016 nebylo provedeno posouzení vlivů ze zkapacitněné dálnice D1, a to jak z hlediska hlučnosti, tak z hlediska znečištění ovzduší, trváme na tom, že toto musí být provedeno v SEA k AZÚR.

269. Ke snížení negativních vlivů z dálnice Dl musí být navržena v AZÚR taková územně plánovací opatření, která zajistí odvedení co největší části dálkové tranzitní dopravy z dálnice D1 na jiné komunikace.

270. Ve smyslu výše uvedené připomínky je nepřípustné, aby doprava pro směr Praha — Vídeň byla vedena přes Brno a měla negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy. V ZÚR JMK je proto

nutné přehodnotit jak zavlékání dálkové dopravy do brněnské aglomerace po D52 a zrušit jak záměry D52-JT Rajhrad Brno-Chrlice II a D52 Mikulov Pohořelice a naopak v AZÚR je nutno snížit dnešní nevýhodnost trasy (Vídeň -) Znojmo — Jihlava — (s návazností na směry Praha / Kolín / Pardubice / Hradec Králové / Liberec), tedy řádně v AZÚR JMK vymezit kapacitní obchvat Znojma jako součást naplnění úkolu ze závazné Politiky územního rozvoje ČR) tj. povinnosti dopadající i na Jihomoravský kraj, vymezit kapacitní silnici S8. Toto povede k i odvedení části tranzitní dopravy ze směru komunikace 43, neb je nesmyslné vést dálkovou tranzitní dopravy Vídeň — Štětín (Polsko) přes brněnskou aglomeraci, včetně MÖ Brno-Bosonohy) a vynucovat si v situaci, kdy existují jiná řešení, zde trasování komunikace 43 a umisťování MÚK Brno-Bosonohy / Troubsko.

271. V AZÚR je nutné korigovat naprosto prioritní záměr pro MÖ Bosonohy, tj. obchvat Bosonoh, a to tak, že koridor bude vymezen v naprosto těsném souběhu s dálnicí Dl a odvětvení obchvatu z existující II/602 a jeho zpětné napojení na II02 bude upraveno tak, aby bylo trasováno, co nejdále od současné zástavby MČ Bosonohy.

272 tedy umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.

273. V SEA k AZÚR je nutné ověřit kumulativní negativní vlivy zkapacitněné dálnice D1 a obchvatu MČ Bosonohy s tím, že bude prokázáno, že realizací tohoto obchvatu budou všechny dodrženy zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší. Toto nebylo doposud provedeno.

274. Požadujeme zachování silničního spojení do Troubska v trase ulice Troubská v MČ Bosonohy — Nová v obci Troubsko. Je to pro MČ Bosonohy zásadní i ze společenského hlediska, neb pouze po této komunikaci se lze rozumně dostat ke kostelu v Troubsku a na hřbitov v Troubsku.

275. Požadujeme plné zatubusování Dl a obchvatu Bosonoh podél obytné zástavby Bosonoh i proto, aby zde byla odstraněna bariéra v terénu, která zde vznikla chybně navrženým protnutím historicky prakticky srostlých sídelních útvarů Bosonohy a Troubsko.

276. Požadujeme obnovení přímého Bosonoh propojení s Ostopovicemi, které bylo zrušeno výstavbou D1, avšak jen pro pěší a cyklisty. Tedy požadujeme změnu oproti ZÚR JMK.

277. Požadujeme zrušení krajské silnice II/602 přes MČ Bosonohy s tím, že její funkci plně převezme obchvat Bosonoh. Stávající úsek II/602 požadujeme v AZÚR převést do kategorie vnitroměstské komunikace určené pouze pro vitro-areálovou dopravu v MČ Bosonohy a dopravu cílovou/zdrojovou do/z Bosonoh. Vedení jakákoliv tranzitní dopravy přes MČ Bosonohy se ukázalo za posledních několik desetiletí neřešitelným problémem z hlediska dodržení zákonných limitů hlučnosti a znečištění ovzduší, tedy nelze dále řešení této situace oddalovat a nadlimitně zatěžovat obyvatele MČ Bosonoh, včetně dětí ve škole a v mateřské škole. Takto vyloučená doprava nesmí zatěžovat okolní obce a městské části. Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.

278. Nesouhlasí s trasováním VRT podél dálnice D1, kdy celá trasa VRT zde není v plnohodnotném tunelu a je zdrojem mimořádně velké hlučnosti a také tvoří další bariéru v území. Toto musí být dořešeno závazně ve výrokové části AZÚR a musí to být plně posouzeno v SEA k AZÚR

279. Požadujeme, aby byla posouzena i varianta trasování VRT dle projektu Ing. Kalčíka (projekt 09/2011), kde se tunelové řešení odklání u Ostrovačic od dálnice Dl a je trasováno ve směru na Brno-Žebětín a tunelově se napojuje k nádraží v centru Brna od severu. Toto řešení zcela míjí oblast Popůvky, Troubsko, Ostopovice a nemá samozřejmě žádný negativní dopad na MČ Brna, tj.

Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec, Bohunice. Požadujeme tedy, aby toto trasování VRT bylo prosazováno z úrovně JMK.

280. Požadujeme, aby v AZÚR byly vymezeny nadmístní cyklotrasy, tedy nadmístní záměry. Je povinností ZÚR toto vymezovat, a proto požadujeme toto napravit v AZÚR s tím, že budou vymezeny takovéto regionální cyklotrasy přes MÖ Bosonohy ve směrech na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky. Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

281. Požadujeme prověřit západní obchvat Troubska vycházející z okružní křižovatky na Veselce a vedený v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby Troubska k obsluze Čepra ve Střelicích.

282. Žádáme, aby komunikace 43 byla realizovaná mimo katastr MČ Bosonohy a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Požadujeme trasování 43 jako plnohodnotný západní obchvat celé brněnské aglomerace dle Optimalizované varianty Ing. Kalčíka (viz doplněný projekt 06/2019, který již byla na krajský úřad předán)

283. Vzhledem k povinnosti orgánů územního plánování se zabývat i ekonomickou stránkou územního plánování (viz ustanovení §19 stavebního zákona v části „Úkoly územního plánování", odst. 1 písm. j), která stanovuje „prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území") požadujeme do AZÚR doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace „43", tedy jak varianty bystrcké/německé, tak varianty Optimalizované (dle projektu Ing. Kalčíka 06/2019, a to včetně zde uvedené ekono-varianty), tak variant navrhovaných dle Územní studie pro AZÚR (2018, doplněk 02/2019).

284. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, jasně v AZÚR doložit propojení MČ, Bystrc, a Bosonohy.

285. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase pak dopravním modelem požadujeme doložit intenzity dopravy, a to včetně dopravy přes MČ Kohoutovice a dopravy z komunikace „43" přiváděné do Bosonoh.

286. Pokud bude pořizovatel AZÚR i nadále prosazovat komunikaci „43" v bystrcké trase, pak v AZÚR požadujeme srozumitelně a jednoznačně doložit typ dopravního řešení pro MÚK Bosonohy/Troubsko.

287. Požadujeme nezavlékat tranzitní a nákladní dopravu do Brno-Bystrc a okolních obytných oblastí. Pro tranzitní dopravu je možné vymezit kvalitní obchvat celého Brna, a to bez zásadních negativních vlivů na sídla mimo Brno. Je tedy primární realizovat plnohodnotný a kapacitně dostačující obchvat (vymezený s kapacitní rezervou jako čtyřpruh pro zapojení do transevropské sítě TEN-T).

288. Při hledání řešení odpovídajícímu výše uvedeným požadavkům musí být objektivně posouzeny (a to ze všech relevantních hledisek jako je hledisko dopravní, ekonomické, environmentální) existující návrhy dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj, včetně koncepce označené v odůvodnění návrhu ZÚR JMK jako „Koncepční scénář B — „Rozvojový — studie Strnad".

289. Vyhodnocení hodnocení variant v návrhu Aktualizace požadujeme zcela přepracovat, neboť je založeno nejen na nesprávné volbě kritérií, ale i na naprosto absurdním hodnocení. Je naprosto nepředstavitelné, že by bylo možné, aby hodnocení pro tranzitní dopravu zavlečenou do druhého největšího města republiky mohlo být vyhodnoceno jako varianta s nejmenším negativním

dopadem. Jediným přípustným návrhem pro Aktualizaci ZÚR může být jen plnohodnotný obchvat celému města Brna.

290. V blízkosti plánovaného koridoru D43 je chráněná lokalita Bosonožský hájek. Její ochrana byla v ZÚR JMK z rok 2016 nepřípustně podceněna. Požaduje se proto důsledná ochrana této cenné lokality.

291. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně emisních zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné.

292. Důsledně postupovat podle evropských směrnic, na které přistoupila naše republika ohledně hlukových zátěží území. Při vybudování nové komunikace D(S)43 by do oblasti Bosonoh byla přivedena další doprava, což by dále prohloubilo dlouhodobě známé překračování zákonných limitů v této oblasti, což je nepřípustné. Nová komunikace by musela splňovat zákonné limity bez korekce na starou hlukovou zátěž, což je naprosto nerealistické, neb již dnes v některých částech Bosonoh dle vyjádření Krajské hygienické stanice JMK hlučnost bez korekce na starou hlukovou zátěž přesahuje až 0 13 dB.

293. Vyloučit ze všech variant napojování na dálnici D1 na území Bosonoh. Tato obří mimoúrovňová křižovatka by zde byla dalším zásadním negativním příspěvkem k prohlubování problému s již překročenými zákonnými hlukovými a imisními limity.

294. Vyloučit argumentaci, že napojování na D1 v Bosonohách pro dopravu z městské části Bystrc je zde žádoucí. Toto je zcela absurdní argumentace, neboť jednak doprava z Bystrce napojující se na D1 v celém úseku D1 okolo Brna nebyla doložena jako významná a pro tu relativně nízkou existující intenzitu nepochybně jsou dostačující existující napojení na D1 — a to Brno-západ a Kývalka. Existence mimoúrovňové křižovatky na území Bosonoh má tak velké negativní vlivy, že je nelze vyvážit velmi diskutabilním přínosem pro dopravu z čistě obytné městské čtvrti jako Bystrc na D1

295. Argumentace zanořením D43 pod niveletu exitující dálnice Dl nebo dokonce tunelové řešení v prudkém kopci nad Veselkou nelze označit než jako nerealistické a absurdní. Náklady na jakékoliv dlouhé tunely pro D43 v tomto místě neobstojí oproti standardním dopravním řešením, kterým je nezavlékání nákladní tranzitní dopravy do celého města Brna, tedy realizace obchvatu města Brna v Boskovické brázdě.

296. V procesu Aktualizace ZÚR JMK posoudit celkovou dopravní koncepci kraje s koncentrací dopravy do Brněnské aglomerace a porovnat ji s koncepcí s odvedením dopravy z Brněnské aglomerace. Specificky se také zaměřit na nákladní dopravu a intenzitám této dopravy dát adekvátně větší váhu než dopravě osobní (tj. vycházet z reality, že jedno nákladní vozidlo má mnohonásobně větší negativní vlivy z hlediska hlučnosti i znečistění ovzduší než vozidlo osobní). Toto doposud nebylo provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.

297. Provést posouzení SEA a HIA pro celou koncepci dopravy včetně koridorů schválených v ZÚR JMK (především D52 a D52/JT a D43 na severu v návaznosti na D35), a to s plnohodnotným posouzením všech kumulativních a synergických vlivů na území celého kraje a zejména detailně v Brněnské aglomeraci, ve Znojemské aglomeraci a v Břeclavi. V ZÚR JMK lze vymezit plochy a koridory pouze pro takové dopravní stavby, resp. takovou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která nepovede k dalšímu překračování únosného zatížení území (veřejnoprávních limitů), ale naopak přispěje k dodržování těchto limitů na celém území kraje. Toto doposud nebylo

provedeno. Namítáme, že ZÚR JMK jsou v tomto směru chybné, a nápravu je nutné sjednat v AZÚR.

298. Požadujeme maximalizovat vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou. Návrh AZÚR tranzitní dopravu do Brna zavléká a prosazuje zásadně chybné řešení oblasti druhého největšího města ČR bez možnosti z něj vyvést jediné tranzitní vozidlo. Pokračuje tak chybný postup ze ZÚR, a to musí být v AZÚR napraveno.

299. Požadujeme stanovit taková opatření, která ochrání sídla podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2). Toto doposud nebylo provedeno. Nestanovení těchto opatření má zásadní negativní vlivy na obyvatele MČ Bosonohy, neb oblasti Bosonohy/Troubsko se v koncepcích prosazovaných v ZÚR a AZÚR koncentruje cca 100 tis vozidel, z toho naprostou většinu tvoří doprava tranzitní.

300. Vzhledem k zjištěným vadám dopravního modelu použitého v souvislosti s přípravou variant pro ZÚR JMK napravit zjištěné chybné intenzity dopravy na hraničních přechodech Mikulov a Břeclav a požadujeme zpracovat nový plnohodnotný dopravní model pro celou síť páteřních silnic (dopravní koncepci), obsaženou v ZÚR JMK. Toto doposud nebylo provedeno. Chybné řešení na hranicích ČR vyvolává zásadní chyby v oblasti jádra kraje, tedy i v oblasti Bosonohy/Troubsko.

301. Požadujeme prověřit a přehodnotit trasování komunikace D43 v oblasti severně od Skalice nad Svitavou. Tato komunikace zdaleka nesplňuje ani do roku 2040 základní podmínku pro realizaci jako dálnice. Je tedy nutné znovu hodnotit a adekvátně upravit konfiguraci silniční sítě v oblasti severně od Skalice nad Svitavou, a to jak v ose na Letovice / Svitavy, tak i v ose na Velké Opatovice / Moravskou Třebovou. Toto doposud nebylo provedeno a řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko.

302. V ZÚR JMK byl sice schválen koridor D43 v úseku Lysice — severní hranice JMK, ale neproběhlo jeho posouzení SEA a HIA. Z tohoto důvodu je musí být úsek řádně posouzen v Aktualizaci ZÚR JMK Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

303. Požadujeme přepracovat dopravní hodnocení, konkrétně schází hierarchické hledisko a uvážení, do jaké míry vedou jednotlivé varianty k nápravě v těch urbanizovaných oblastech, ve kterých již v minulosti byly překročeny zákonné limity hlučnosti nebo znečištění ovzduší nebo kde takové překročení v horizontu odpovídajícímu územnímu plánování by mohlo hrozit. Toto doposud nebylo provedeno.

304. Požadujeme doplnit podrobné posouzení vlivů z dopravy na obce Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Lipůvka a prosadit takovou variantu, která by jmenované obce co nejméně zatěžovala. Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

305. Požadujeme doplnit hodnocení porovnávající situaci v oblasti Malé Lhoty pro variantu „Optimalizovanou" a pro variantu „německou". Toto doposud nebylo provedeno. Řešení v této oblasti má zásadní dopad na celou oblast brněnské aglomerace, tedy i na oblast. Bosonohy/Troubsko. Zavlékání dopravy do brněnské aglomerace, a tedy i do Bosonoh a Troubska je dáno už chybným řešením na sever od Brna.

306. Požadujeme doložit nápravu protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to i specificky pro oblast Bosonohy/Troubsko. Toto doposud nebylo provedeno.

307. Požadujeme doložit, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů. Toto doposud nebylo provedeno.

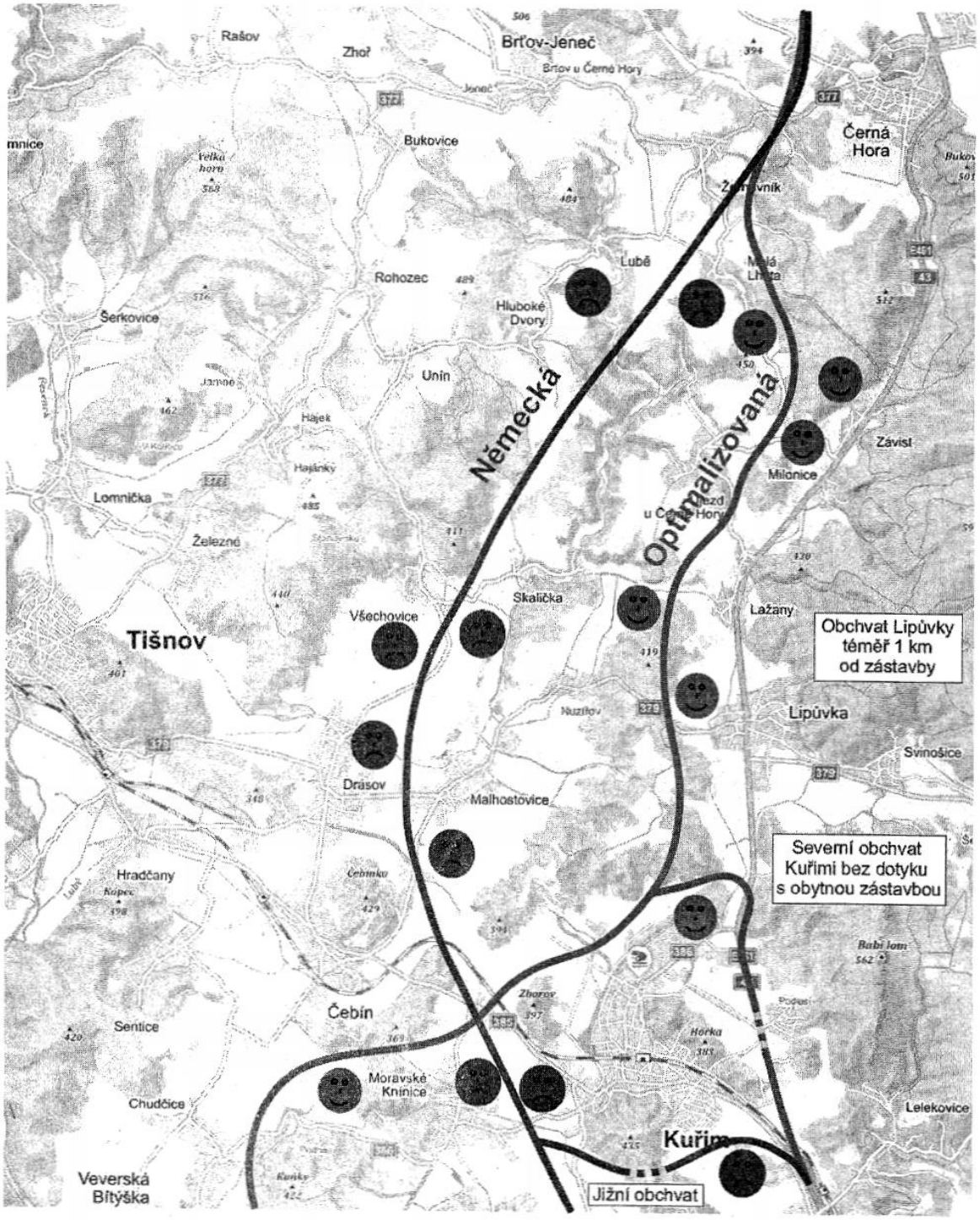
308. Požadujeme v procesu Aktualizace ZÚR JMK pracovat pouze s takovými variantami, které nezavlékají tranzitní dopravu do Brna a jejich výběr přesvědčivě zdůvodnit (např. jižní vs. severní obchvat Kuřimi). Toto doposud nebylo provedeno.

309. Namítáme, že k pochopení, že územní studie je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mezi 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

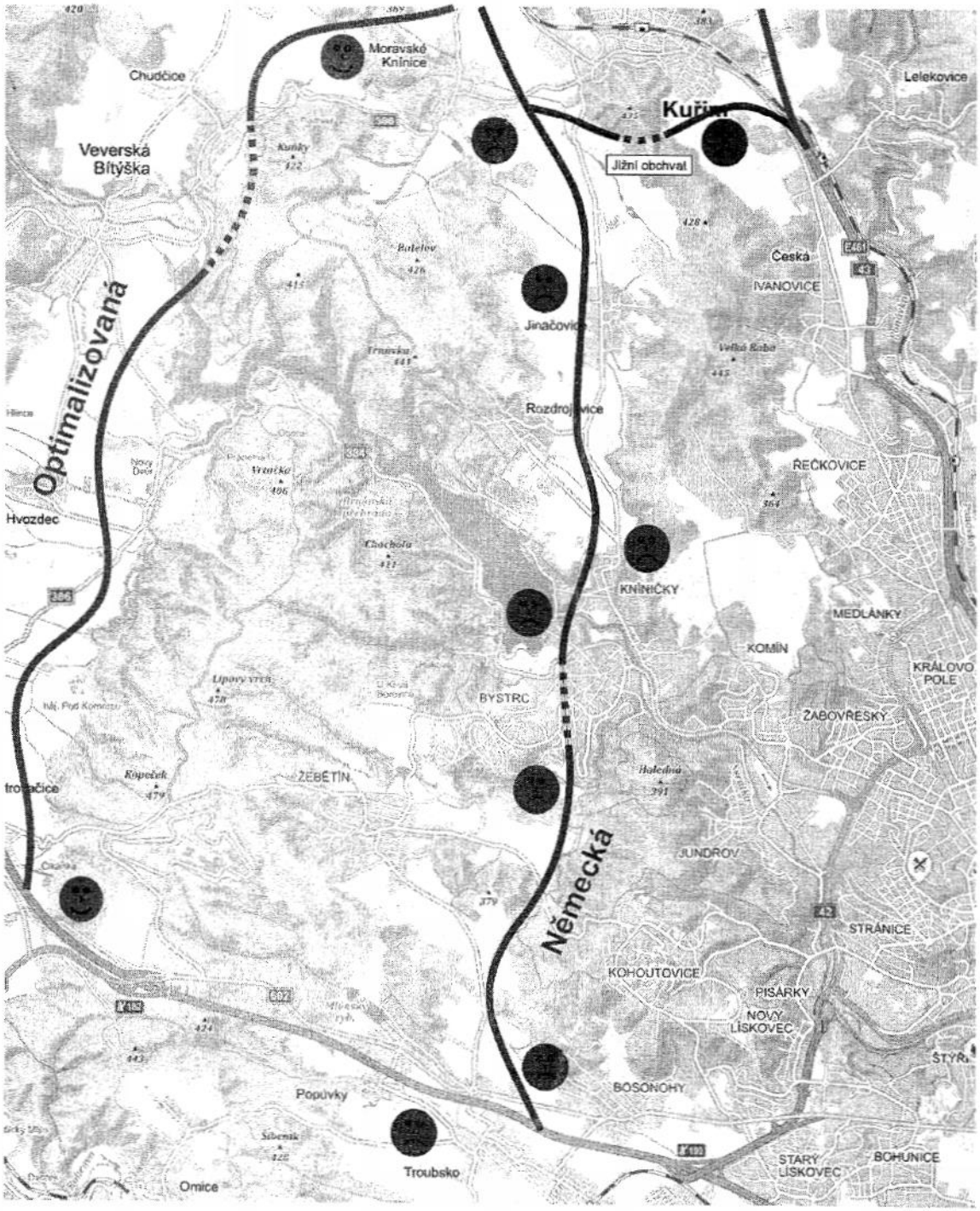
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným" (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým" (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé" (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či 11/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné" (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice) Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

310. Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6
Není pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov — Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín — Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek". Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv 0 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43" jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43" v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „naléhavém veřejném zájmu", kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43"). Účelovost postup výběru možných variant „43" pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty" jako varianta „silniční" zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou" (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43" došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam." Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního

plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

311. Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem.

Je také zcela pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě.

Přitom výrok návrhu AZI'JR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunei, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov". Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování" a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81 c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení". Tento de facto trojitý a nevypořádaný konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno". Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování."

312. Zásadní konflikt s Natura 2000.
Je neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 — EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43". Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, Mgr. O. Volfa z března 2010 s názvem „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim — Svitávka Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: „Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek". Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43", kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43

Vyhodnocení připomínek 1. až 145.

Připomínky směřují ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, k informativnímu dokumentu pro zastupitelstvo JMK a k Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno jejíž součástí byla hluková studie, rozptylová studie a dopravní modelování.

KrÚ JMK připomínky ke Zprávě o uplatňování řádně vyhodnotil. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 a vyhodnocení připomínek byly dne 28.3.2019 předloženy Zastupitelstvu Jihomoravského kraje, které Zprávu o uplatňování schválilo.

Vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování zůstává v platnosti.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 146. až 211.

Připomínky směřují k hlukové studii, která byla zpracována jako součást ÚS JMK. K posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 212. až 223.

Připomínky směřují k rozptylové studii, která byla zpracována jako součást ÚS JMK. K zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 224.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 225. až 229.

Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiku nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky.

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří

bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější.

Tvrzení podatele, že nebyly posouzeny vlivy záměru D43-I/43 z hlediska ovzduší, hluku, krajiny atd. je nesprávné. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B a DS40-C je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden návrh opatření pro vymezené koridory. Požadavky na opatření jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz. výše k připomínce 224.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zapracování dalších variant D43-I/43.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA, oddíl B – Natura). Koridor D43-I/43 byl hodnocen viz. oddíl A a B SEA.

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 230. a 231.

Velký obchvat města Brna jižně od D1 byl prověřen v ÚS JMK a dále nebyl sledován. V ÚS JMK se neprokázala účinnost jakékoliv stopy, délky či kategorie velkého jižního obchvatu (VJO). Varianty obsahující VJO byly z hlediska zanedbatelné účinnosti na dopravně – urbanistický systém zařazeny do kategorie nedoporučené.

Žádný právní předpis neukládá projektantovi návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK povinnost převzít a vyhodnotit do řešení návrhu všechny varianty obsažené v ÚS JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 232. až 234.

Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s. nemá mandát podávat připomínky za zastupitelstvo MČ Kníničky. Připomínky MČ Kníničky jsou řádně vyhodnoceny viz. podání O 042-10.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 235. až 239.

K ÚS JMK a jejím částem hlukové a rozptylové studii podrobněji v příloze vyhodnocení.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz. výše k připomínce 224.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 240. a 241.

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním

předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fázi lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*
V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„[volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 242.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru „43“ ozn. DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B a DS40-C uveden opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS40 a DS41.

Tato opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 243. až 248.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 249.

Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 bylo prověřeno upřesnění vymezení protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10 v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

K namítané technické nevhodnosti opatření uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu.

Upřesnění plochy na území MČ tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do plochy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci opatření. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 250. až 258.

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 259.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 260.

Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1

ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 261. až 263.

V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 264. a 265.

Jedná se o subjektivní názor podatele. V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 266. až 273., 275., 277., 278.

Uváděné záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K záměru DS10 zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina viz. stanovisko MŽP v bodě 23 k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí k ZÚR JMK 2016.

Záměry vymezené v ZÚR JMK 2016 jsou v souladu s PÚR ČR v úplném znění. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 274. a 276.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 279.

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 280.

Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší doplnění krajských cyklistických koridorů. Pořizovateli nejsou známy další záměry krajských cyklotras.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 281.

ZÚR vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 282.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Obsah návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Informace k ÚS JMK podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 283.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* …. Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé záměry, zejména položkově doložený odhad nákladů.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 284.

Požadavek na propojení MČ Bystrc a Bosonoh je podrobnost územního plánu. Upřesnění koridoru na území tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj města) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.
Vyhodnocení připomínky 285. Modelování dopravy bylo zpracováno k ÚS JMK. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není povinnost zpracovávat modelování dopravy. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 286. Není podrobností řešení ZÚR. ZÚR vymezují plochy a koridory pro umístění záměrů nikoliv technické řešení stavby. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 287. a 289. V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 288. a 296. Dopravní koncepce JMK je již vymezena v platných ZÚR JMK a potvrzena rozsudky soudů. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 290. Obsah ZÚR JMK 2016 není předmětem projednání. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019. V návrhu Aktualizace č. 1 je v oddílu B Vyhodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vliv na EVL Bosonožský hájek vyhodnocen. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínek 291. až 293. V obecné poloze platí, že projektanti jsou povinni pracovat v souladu s platnou legislativou, přičemž lze konstatovat, že směrnice EU jsou transponovány do české legislativy. Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací,*

že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé."

Rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, které odmítly žalobu na ZÚR JMK 2016 potvrdily závěry výše uvedeného rozsudku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 294. a 295.

Jedná se o subjektivní názor podatele. K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 287. a 289.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 297.

V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší zmíněných v připomínce) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA) včetně vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000. Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Hodnocení je provedeno ve vztahu k celému obsahu ZÚR JMK 2016. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 291.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 298.

K zavlékání tranzitní dopravy viz. vyhodnocení připomínky 287. Modelování dopravy vychází a reaguje na „chování dopravy" zjištěné sčítáním dopravy. Poslední sčítání bylo provedeno v roce 2016.

K chybnému postupu ze ZÚR doplňujeme, že ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 299.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK stanoví opatření pro záměry řešení v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je posouzení variant z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a znečištění ovzduší) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Návrhy opatření pro koridory jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování ke konkrétním záměrům.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 300.

Dopravní modelování není primárně o určování „množství" dopravy, ale o prověřování alternativních návrhů, kdy s využitím simulačních technik může projektant porovnat dopady jednotlivých variant návrhu na okolní prostředí, simulaci dopravních toků na síti nebo k testování

nových návrhů v situacích, kdy je nutno ověřit správnost nebo opodstatněnost daného návrhu. Dodáváme, že při pořizování ÚPD není povinností zpracovávat dopravní model.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 301. a 302.

Není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. O vedení komunikace 43 v úseku Lysice – Velké Opatovice – hranice kraje bylo již rozhodnuto. Hodnocení z hlediska posuzování SEA včetně posouzení vlivů na lidské zdraví bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016. ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 303.

Obsah územně plánovací dokumentace je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Jednotlivé záměry byly odůvodněny viz. text Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. K dodržení veřejnoprávních limitů viz. vyhodnocení připomínky 291.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 304. a 305.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA).

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018, která byla schválena dne 28.3.2019 na 20. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 306. a 307.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměrů. Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 308.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je akceptováno. Viz. textová část návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 309.

Optimalizovaná varianta „43“ byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci

stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 310.

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka viz. výše k připomínce 224.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.
Vyhodnocení připomínky 311. K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**
Vyhodnocení připomínky 312. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

46. [redacted]

Poř. číslo	**V 46**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 160719/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			
		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

<u>Námitky ze strany občana k veřejné vyhlášce „návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č.1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ a dále námitka k veřejné vyhlášce opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci“.</u>

Jako vlastníci dotčeného pozemku [redacted] a rodinného domu [redacted] podáváme v zákonné lhůtě 30 dní (viz zveřejněno na úřední desce od 23.9 2019 – KÚ JMK – lhůta 30 dnů) vedenou pod č.j. JMK 135039/2019 a pod Sp. Zn. S-JMK 50049/2019.

Dokumentace ve stupni „studie“ bezprostředně navazuje na vydané „opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci“, která je vedena pod č.j. OV-ČJ/52608-19HAS a pod s.z. OV/4151-2019/HAS jež bylo vydáno „MĚSTKÝ ÚŘAD ŠLAPANICE“. Už samotný název je chybný, protože se nejedná o jednu komunikaci, ale o více komunikací. Tato plánovaná úprava dopravního značení bude mít neblahý vliv na občany, a to především zvýšenou četností dopravy, která vyvodí zvýšený hluk a vibrace.

Nebyla zpracována žádná hluková studie ani nebyl zpracován dopravní model či projektová dokumentace, která by potvrdila či vyvrátila závěry. Tyto úpravy dopravního značení jsou nepodložené a nelze je považovat v tomto stupni dokumentace „studie“ jako realizovatelné ve smyslu **vyhlášky 405/2017**, kde je uvedeno „rozsah jednotlivých částí a položek musí odpovídat

druhu a významu stavby, charakteru navrhované změny v území, **charakteru navrhované změny vlivu užívání stavby na území, podmínkám v území, umístění stavby, stavebně technickému provedení, účelu využití, vlivu na životní prostředí a době trvání stavby**.“. Na tyto připomínky „studie“ nereagovala dostatečně viz „námitka č. 1 a č. 3 Námitky byly zamítnuty, neboť se týkají stavebního řízení ev. Výkonu samosprávy, nikoli stanovení místní úpravy provozu“. Přičemž zjednosměrněním ulic, které je vyvoláno dopravním značením dojde **k změně užívání místní komunikace a musí být postupováno v souladu s vyhláškou 405/2017**.
Neustále upozorňujeme na následující vyjádření, které bylo poskytnuto k předchozí dokumentaci, kde bylo požadováno předložit **vyhodnocení SEA** a předložit variantní řešení. Dále uvádím následující textaci z dokumentu „Návrhu Zprávy o uplatňování Územního plánu Ořechov“ „*Vzhledem k nejasnému požadavku na prověření územních rezerv a jejich případné zařazení do návrhu, stanovil dotčený orgán povinnost vypracovat dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), vycházející z principu předběžné opatrnosti.*“ Dále je zde uvedeno pouze konstatování “***To znamená, že touto změnou nebude tato část stávajícího územního plánu měněna***“, což lze chápat, že zbývající část územního plánu nebude dotčena žádnou výstavbou či jakoukoliv změnou stavby či radikální úpravou dopravního značení, proto bylo vydáno stanovisko pod č.j. **JMK 142228/2016**, kde uvádí „*Dotčený orgán neuplatňuje posouzení vlivů na životní prostředí a zpracování dokumentace SEA*.“
Už v tomto vyjádření se uvádí, že úpravami nesmí dojít ke změně, což úpravami dopravního značení, které jsou prováděny v souladu se záměrem obce Ořechov, tj. zjednosměrnění provozu dochází ke změně územního plánu, tj. ke změně užívání stavby.
Dále uvádím, že nám bylo doručeno 22.10.2019 do datové schránky „VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA, OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY, Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci“. Výše uvedený dokument obsahuje námitky a jejich vypořádání.
Námitce č. 2 bylo vyhověno a opětovné vyvěšení na úřední desce obce Ořechov bylo provedeno 28.8 2019. Informaci o vypořádání námitek jsme obdrželi až 22. 10 2019 cca 2 měsíce po opětovném vyvěšení. Jako občan jsem byl informován pozdě o vypořádání námitek, a tudíž nelze toto opětovné vyvěšení považovat za konečné a z pohledu občana nebylo řádně námitce vyhověno.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí. Připomínka směřuje k úpravě dopravního značení, která vzhledem k podrobnosti ZÚR není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

47. [redacted]

Poř. číslo	**V 47**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161037/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Tímto uplatňuji níže uvedené připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona:

D43 jako obchvat celého Brna – shrnutí hlavních důvodů

a. <u>KONCEPČNÍ</u>

1. Brno má **historický** problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně.
2. Problém je **nutné řešit z hlediska celého Brna**. Pokud jsou jednotlivé části města Brna stavěny proti sobě, nevede to k ničemu pozitivnímu, pouze se dále prodlužuje nežádoucí zatížení těch částí Brna, kde již zbytečné zatížení tranzitní dopravou existuje.

3. Řešením tedy může být **pouze plnohodnotný obchvat celého Brna**.

b. <u>DOPRAVNÍ</u>

1. **Standardním** dopravním řešením pro odvedení tranzitu z města / obce je obchvat.
2. Od roku 2009 existuje **autorizovaný projekt tzv. Optimalizované varianty D43**, který je nejen západním obchvatem **celého** Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale byl cíleně propracován tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.
3. Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci **severního** obchvatu Kuřimi **zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů** (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. **Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.**
4. Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že **pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu cca 70 %** (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy.
5. Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil **cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě**. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho **4,2 — 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy**.
6. Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 — cca **4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy** denně pro 2035 v Kníničkách. Studie pro Ministerstvo dopravy z roku 2018 uvádí velmi vysokou celkovou intenzitu **34,2 tis. vozidel denně** pro 2040.
7. Doposud **není nikde zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy** v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy **systematicky podhodnocené**.
8. „Odevzdání" koridoru Bosonohy — Bystrc státu pro průtah „43" vede ke **zhoršení dostupnosti mezi Bystrcí a Bosonohami** a nelze vyloučit ani **nárůst dopravního zatížení Kohoutovic**.
9. Mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě.

c. <u>Životní prostředí a právní hledisko</u>

1. Již dnes jsou **významně překračovány zákonné limity** hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice).
2. Novou komunikaci „43" napojenou na Dl v Brně-Bosonohách **nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43 "se zde však dodnes nedaří**. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit.
3. Provoz silnice II/602 v Bosonohách je realizován v posledních cca 15 letech **pouze na časově omezená povolení (ČOP)** od Krajské hygienické stanice. Masivní překračování limitů hlučnosti je zde „kryto"/ tzv. starou hlukovou zátěží (SHZ), ale díky stále se navyšující úrovni hlučnosti působené dopravou použití SHZ přestává být legální. Rozsudek soudu o zrušení posledního ČOP pro Bosonohy je právoplatný .... a nové ČOP není ani vydané.
4. **SHZ přestává být aplikovatelná např. při výstavbě nové komunikace v území.** Realizace „43" je tedy v oblasti Bosonohy — Troubsko i z tohoto důvodu právně nemožná.
5. Zákonné **limity znečištění ovzduší se postupně zpřísňují**. Např. již od roku 2020 je uzákoněno další zpřísnění limitů pro jemný polétavý prach (frakce PM2,5), a to 0 20 %.
6. Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i **nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní**. Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.
7. Je naprosto nežádoucí, jakkoliv degradovat významné rekreační oblasti, tedy **nelze poškozovat ani rekreační oblast Brněnské přehrady.**
8. Dlouhé tunely **v intravilánu mají problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů**.
9. O vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné

zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné.

10. Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou **projekty na mnoho let nebo i desetiletí**. Tak dlouho n**elze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna**. Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna **v extravilánu zcela mimo území města Brna**.
11. Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla **extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale potažmo i pro celé Brno**. Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem.
12. **Pro Brno je nepřípustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi**, který by neodvedl z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO.
13. Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále **kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43** a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov — Malhostovice, což jsou dvě již dnes prakticky srostlé obce, kde D43 naráží na velmi silný odpor místních občanů a vedení D43 tudy je prakticky nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a známý konflikt s lokalitami NATURA 2000.
14. **Tlak na realizaci jižního obchvatu Kuřimi místo severního by jen prodlužoval kritickou situaci v Lipůvce.** Naopak severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za místní průmyslovou zónou vytváří velmi kvalitní obchvat Lipůvky (téměř 1 km od okraje Lipůvky) a může situaci v Lipůvce vyřešit.

d. <u>EKONOMICKÉ</u>

1. **Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé**, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině — Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky.
2. Cenové normativy rezortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné.
3. Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly **náklady mnoha miliard** (řádově cca 20++ miliard Kč). Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů **lze odhadovat dobu postupné realizace na cca 10++ let**.
4. Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.

Vyhodnocení připomínek

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43". Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43" lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Komunikace „43" je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam

dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).

Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43 – I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru D43 – I/43 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K překračování zákonných limitů a realizaci silnice 43 uvádíme, že povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K jižnímu obchvatu Kuřimi sdělujeme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.
V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

V podání jsou uváděny hodnoty intenzit nákladní dopravy z různých podkladů k tomu lze dodat, že součástí ÚS JMK bylo zpracování modelování dopravy a jednotlivé navrhované varianty dopravního řešení byly porovnány za stejných podmínek a stejnou metodikou.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) a zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dotčení lokalit Natura 2000 záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Záměr D43-I/43 včetně jižního obchvatu Kuřimi společně se záměrem I/43h Česká – Lipůvka ozn. DS46 významně ulehčí dopravě na stávající I/43 tj. i dopravě přes obec Lipůvka.

Ke spekulaci podatelů o nákladech na tunelová řešení uvádíme, že ZÚR jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování především ve fázi rozhodování v území. Nutno dodat, že investorem staveb dálnic a silnic I. třídy je stát.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

48. [redacted]

Poř. číslo	**V 48**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161042/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Nesouhlasím s trasováním transevropské komunikace R43 pres obydlené části Brna a podávám připomínku:

V Bosonohách by došlo k přerušení komunikace ul. Troubska do obce Troubsko, ve které máme farní kostel a hřbitov. Pro všechny občany Bosonoh by nastal problém, jak se tam po objízdné trase bez dopravních prostředků dostat. Podobná situace se již stala při stavbě dálnice D1, kdy byla bez náhrady odříznuta komunikace ul. Ostopovická z Bosonoh do Ostopovic a došlo k násilnému rozdělení dvou, blízko sebe ležících vesnic.

Navrhovaná trasa silnice nebo dálnice by znemožnila již tak omezené cyklotrasy směrem na Bobravu nebo Brněnskou přehradu.

Realizací navrhované Aktualizace přes Brno by došlo k neúměrnému a nadlimitnímu zvýšení hladiny hluku a vysokým emisím škodlivin v Bosonohách, které jsou už v současné době překračovány.

Vyhodnocení připomínek

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko a sousední MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není*

možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé."

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

49. [redacted]

Poř. číslo	**V 49**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161046/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Nesouhlasím s trasováním transevropské komunikace R43 pres obydlené části Brna a podávám připomínku:

Konkrétně u nás v Bosonohách by došlo k přerušení komunikace ul. Troubska do obce Troubsko, ve které máme farní kostel a hřbitov. Nejen pro starší, ale pro všechny občany Bosonoh nastane problém, jak se tam po objízdné trase bez dopravních prostředků dostat. Podobná situace se již stala při stavbě dálnice D1, kdy byla bez náhrady odříznuta komunikace ul. Ostopovická z Bosonoh do Ostopovic.

Navrhovaná trasa silnice nebo dálnice by znemožnila již tak omezené cyklotrasy směrem na Bobravu nebo Brněnskou přehradu.

Realizací navrhované Aktualizace přes Brno by došlo k neúměrnému a nadlimitnímu zvýšení hladiny hluku a vysokým emisím škodlivin v Bosonohách, které jsou už v současné době překračovány vzhledem k častému problému objízdné trasy D1 po I/602

Vyhodnocení připomínek

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení" dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko a sousední MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

50. [redacted]

Poř. číslo	V 50	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 161048/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Nesouhlasím s trasováním transevropské komunikace R43 pres obydlené části Brna a tímto podávám připomínku:
Problém je zrušení komunikace z ulice Troubské do Troubska, kde se nachází hřbitov a farní kostel. Občané, kteří nevlastní dopravní prostředek, se nebudou mít jak dostat ani na hřbitov, ani do kostela.
Troubsko bude tedy již druhá sousední obec (po Ostopovicích), od které budou Bosonohy odříznuty.
Pokud dojde ke zrušení komunikace, objízdná trasa do Troubska a dalších obcí ve stejném směru bude vedena přes kruhová objezd na Veselce, kde často již nyní dochází k ucpání a kolonám z důvodu hustého provozu. Tímto se problém ještě zhorší.
Uzávěrou silnice do Troubska se navíc navýší počet cyklistů na již tak frekventované silnici číslo 602, aby se mohli dostat do rekreační oblasti Přírodní park Bobrava.
Dalším problémem bude navýšení hluku a prašnosti, které už tak převyšují povolené limitní hodnoty.

Vyhodnocení připomínek

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6

stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko a sousední MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

51. [redacted]

Poř. číslo	**V 51**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161045/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Brno má historicky problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, naopak přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně.

Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 - cca 4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy denně pro rok 2035 v Kníničkách.

Ráda bych vyjádřila svůj názor přiklonit se k optimalizované variante D43, která umožňuje v rámci severního obchvatu Kuřimi zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.

Optimalizovaná trasa taktéž nebude zasahovat ani poškozovat rekreační oblast Brněnské přehrady.
Vyhodnocení připomínek V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace. Vámi upřednostňovaná Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

52. [redacted]

Poř. číslo	**V 52**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161049/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádáme o řešení dopravní situace tak, aby hlukové a prachové limity byly co nejdříve splněny.

D1

Souhlasíme s rozšířením D1.
Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh jako obslužné komunikace dálnice a zároveň ulehčení od tranzitní dopravy.
Žádáme o splnění standardního hlukového limitu u Dl (60/50decibelů).

Požadujeme obnovení přímého propojení s Ostopovicemi pro pěší a cyklisty, které bylo zrušeno výstavbou D1.
Požadujeme zachování přímého spojení s Troubskem dle současného stavu (ulice Troubská — Nová).

Pražská ulice
Požadujeme vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská. Nechceme však, aby tato vyloučená doprava zatěžovala okolní obce a městské části.
Ulice Pražská není po rekonstrukci v roce 2009 zkolaudována. Nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí. Požadujeme dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.

Vysokorychlostní trať VRT
V případě výstavby VRT požadujeme o umístění v protihlukovém tubusu, tunelu tak, aby nezvyšovala hlukovou zátěž a netvořila bariéru mezi Bosonohami a okolními obcemi, městskými částmi.

Cyklodoprava
Výstavbou D43 na našem katastru by mohlo dojít k izolaci MÖ Brno-Bosonohy od ostatních obcí a MČ pro chodce i cyklisty (především pak směr na Troubsko, Bystrc, Žebětín, Popůvky).
Upozorňujeme na negativní zkušenost z výstavby D1 a zrušení napojení chodců a cyklistů na Ostopovice.

Ulice Troubská — napojení na Troubsko
Výstavbou dojde ke zrušení historické cesty (pěší, kola, auta) do Troubska, kde stojí náš farní kostel a hřbitov. Požadujeme propojení na Troubsko zachovat.

Obchvat Bosonoh
Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu MČ Brno-Bosonohy před stavbou dalších dopravních staveb v katastru Bosonoh.
Požadujeme umístění obchvatu v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Nesmí dojít k přesunu emisí z ulice Pražská na okrajové části Bosonoh.

D43
Žádáme, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní.
Výstavbou by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod.
Požadujeme ekonomické vyčíslení a porovnání staveb před schválením jakékoli varianty.

Vyhodnocení připomínek

Rozšíření dálnice D1, obchvat II/602 Bosonohy a VRT Praha – Brno nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn. Případná realizace záměrů je věcí investora.

K požadavku na vyloučení tranzitní dopravy z ulice Pražská uvádíme, že z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení na obec Troubsko, Ostopovice a MČ Brna je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“. Dořešení kolaudace ulice Pražská není předmětem řešení ZÚR JMK.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

53. [redacted]

Poř. číslo	**V 53**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161050/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona)

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále „krajský úřad“) doručil veřejnou vyhláškou ze dne 23. 9. 2019, č. j. JMK 135039/2019, podle ustanovení § 42 odst. 4 v návaznosti na § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“) oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) a Vyhodnocování vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR**“) a současně vyzval k uplatnění písemných připomínek k návrhu AZÚR, a to do 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky.

Podatel v uvedené lhůtě uplatňuje k návrhu AZÚR tyto své **připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona:**

Připomínky č. 1.1–1.2: Nesprávnosti v návrhu AZÚR a neprovedené hodnocení SEA

1.1 Trasování komunikace neposouzeno na SEA pro obec Bořitov

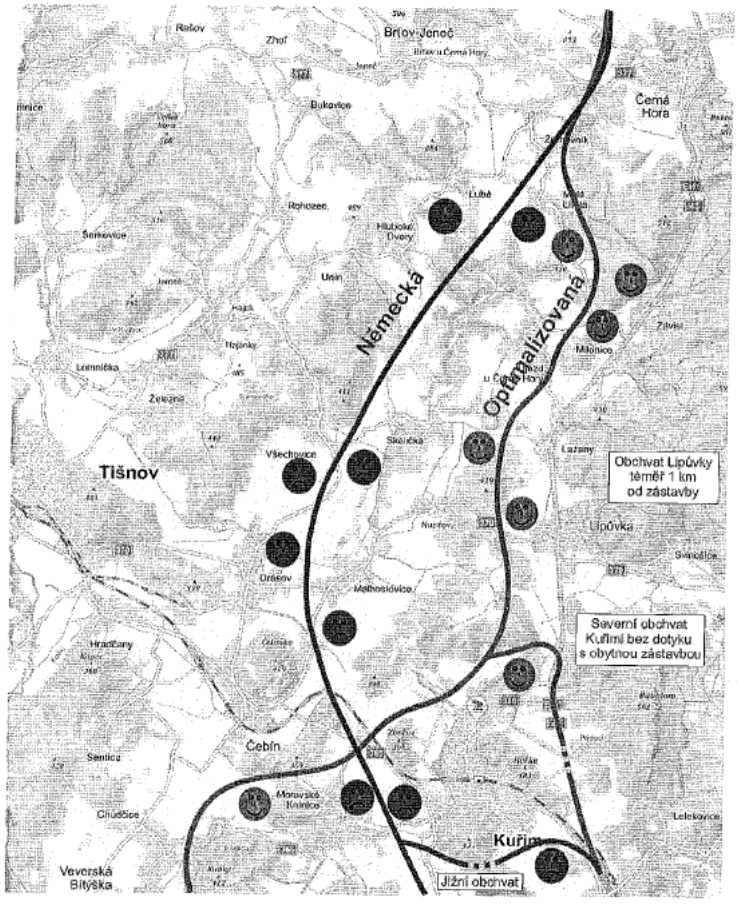
Jako majitelka nemovitosti v k. ú. Bořitov namítám proti navrhovanému koridoru komunikace “43”. Tento koridor je zde v AZÚR vymezován bez řádného posouzení SEA.

1.2 Namítáme, že k pochopení, že územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK je zcela vadná, není třeba ani nějakého sofistikovaného vyhodnocování, neb rozdíl mezi variantou německou/bystrckou a variantou Optimalizovanou je zjevný na první pohled. Není tomu divu, protože varianta německá byla navržena před 80 lety, kdy osídlení v krajině bylo odlišné a zcela odlišné byly tehdejší intenzity dopravy. Na druhé straně varianta Optimalizovaná je moderně navrženou variantou respektující, jak stav osídlení, tak i mnohonásobný nárůst intenzit dopravy mez 1. polovinou 20. století a počátkem 21. století.

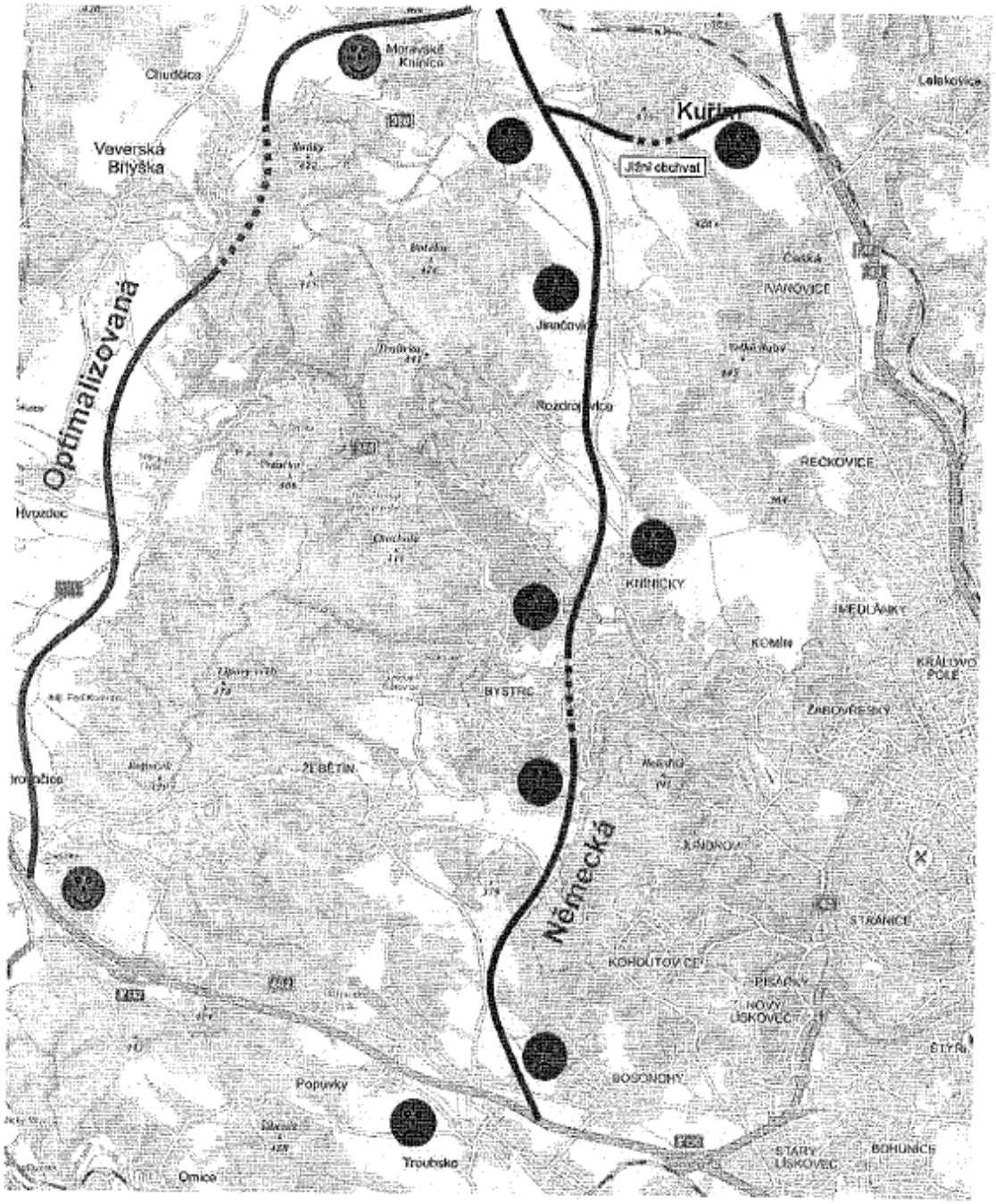
Porovnání variant a jejich vhodnosti z hlediska dopadů na obyvatelstvo je názorně na následujícím obrázku, kde jsou oblasti, kde je zásadní konflikt vyznačeny „smutným“ (v originále červeným) smajlíkem, a oblasti, kde Optimalizovaná varianta je nápomocná v řešení existujících konfliktů v území označeny „veselým“ (v originále zeleným) smajlíkem.

„Veselé“ (zelené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde je díky Optimalizované variantě D43 vyvedena z blízkosti obcí doprava po I/43 či II/385, resp. je optimalizovaná trasa vedena tak daleko od obce, že zde nemůže dojít k překročení zákonných limitů (Malá Lhota, Závist. Milonice, Lažany, Lipůvka, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice). „Smutné“ (červené) smajlíky jsou zcela logicky použity pro obce, kde díky německé/bystrcké trase 43 by vznikl zásadní konflikt. Je logické, že tyto smajlíky jsou použity pro Troubsko, Bosonohy, Bystrc, brněnskou přehradu, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, jih Kuřimi, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skaličku, Lubě a Malou Lhotu.

Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná“ severní část



Základní problémy a výhody trasy D43 ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná" jižní část



Je zde tedy jasně dokumentován zcela diametrální rozdíl mez oběma variantami, a pokud z územní studie za cca 20 milionů vyšlo cokoliv jiného, pak je zde zásadní rozpor realitou a jen to potvrzuje, že expertní hodnocení dokládající zásadní vady Akustické a Rozptylové studie, a tím i krajské Územní studie jako celku, správně vyhodnotily nepoužitelnost územní studie.

Připomínky č. 2.1–2.3: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Územní studie

2.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (dále „**Územní studie**“). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole *G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení* je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována **v období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**“), která je podle § 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) **nedostaly**. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná“ komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním“, jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když Územní studie fakticky předurčila obsah návrhu AZÚR.

AZÚR má být změnou obsahu ZÚR JMK. Je proto nutné, aby odůvodnění této změny bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi zněním ZÚR JMK z roku 2016 a zněním ZÚR JMK po aktualizaci byla odůvodněna, a to **přímo v odůvodnění AZÚR** (nikoliv odkazem na Územní studii). Za této situace nemůže být naplněn ani smysl ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se Zákonem.**

2.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie.** Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

- *„Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové*

imisní zatížení oblasti“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). ***Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.***

- *Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice“) evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily.* ***Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí****.*
- *Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. Větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“ Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.* ***Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.****“*

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že *„**Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK**“.*

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii *„Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“* zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo **celkem 53 zdůvodněných připomínek.** Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé pasáže z něj níže cituje:

- *„Zpracovatelé Územní studie v dokumentu* ***neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů*** *(způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných*

*mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), **parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant**.*

- *Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. **Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.***

- *„Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" má **rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.** Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru „Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (…) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m."*

- *Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). **Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.***

- *Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy **v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.***

V Hlukové studii, bez ohledu na požadavek zadání, není vyhodnocena hluková zátěž obyvatel dotčených obcí pro jednotlivé hodnocené dopravní varianty (není provedena skutečná analýza počtu lidí zasažených hlukem). Zpracovatel Hlukové studie se ani nesnažil provést analýzu počtu obytných objektů zasažených hlukem ani nejjednodušší variantu tedy analýzu počtu objektů zasažených hlukem (bez rozlišení jejich účelu užívání)Závěry tohoto expertního hodnocení jsou mimořádně negativní a objevují se zde i tak závažné formulace jako „…představuje tento postup zpracovatele zásadní odborné pochybení, které nemá v domácích i zahraničních pracích, se kterými jsem měl možnost se doposud seznámit, obdoby", nebo „Pouze úplná neznalost problematiky spojené s výpočtem šíření hluku a jejím vyhodnocení umožnila Zpracovateli nad jím sestavenými sadami dat o úrovni hlukové zátěže sledovaného území učinit jakýkoli závěr …" Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že „***celé posouzení hluku z***

automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty".

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, D1, D2),*
- *doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Územní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost". **Tento termín však není v Územní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **Dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, D1, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43 , I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

V každém případě však je naprosto nedostatečné odkazovat ve věci výběru variant pouze na Územní studii, odůvodnění AZÚR musí být ve své úplnosti podáno konsistentně a srozumitelně i pro laickou veřejnost přímo v Odůvodnění Návrhu AZÚR, tj. výběr ze všech posuzovaných variant musí být v Odůvodnění AZÚR proveden na základě správných vstupních dat, vyhodnocen

korektně dle plně popsané a odborně korektní metodiky a musí být úplný a zcela transparentní. Nic z toho není ve zveřejněném Návrhu AZÚR splněno.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

2.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány.** MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**"* (str. 5),
- *„Dálnice D1, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území**"* (str. 6),
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat"* (str. 8),
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší"* (str. 8).

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA.**

Připomínka č. 3.1–3.6: Nesouhlas s navrženým vymezením koridoru dálnice D43 – silnice I/43

3.1 Absence reálných variant v AZÚR – výsledek chybné územní studie a nesprávného postupu pořizovaní AZÚR, odmítnutí „quasi-variant"

ZÚR JMK vydané v roce 2016 obsahují dva systémy územních rezerv pro dálnici D43, a to pro tzv. „bystrckou/německou" variantu (průtah města Brna, průtah prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov) a pro tzv. Optimalizovanou variantu D43 (západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice). **Návrh AZÚR však již pracuje pouze s variantou „bystrckou/německou"**, **a to na základě Územní studie.**

Současně lze zdůraznit, že obchvat Kuřimi je vymezen územními rezervami pro variantu severní (shodnou s Optimalizovanou variantou pro D43) a pro variantu jižní (v těsném dotyku s nově realizovanou obytnou oblastí „Díly za sv. Jánem“.

Návrh AZÚR však již pracuje pro komunikaci „43“ pouze s jednou variantou trasy, tzv. „bystrckou/německou“ a také pouze s jednou variantou obchvatu Kuřimi, tzv. jižním obchvatem, **a to na základě Územní studie.** (Pozn.: Uvedená jediná varianta komunikace „43“ se zmatečně označuje dvěma názvy, a to jako varianta „bystrcká“ pro úsek od dálnice D1 po Kuřim, a jako varianta „německá“ zde od Kuřimi po Lysice).

Pokud se tedy ve Zprávě o uplatňování odkazuje na tři varianty, a to S.1, D.3 a S.10, pak všechny tyto varianty dopravní infrastruktury z hlediska komunikace „43“ mají **identické trasování**. Varianty S.1 a S.10 jsou navrhovány jako tzv. „*varianty silniční*, tj. tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích obsahují komunikaci „43“ jako **silnici I. třídy**. Varianta D.3 je navrhována jako tzv. „varianta dálniční“, tj. obsahuje komunikaci „43“ jako dálnici, tedy podle nomenklatury zákona o pozemních komunikacích jako tzv. **dálnici II. třídy**.

V realitě se zde tedy nepracuje s variantami trasování komunikace „43“ a obchvatu Kuřimi a proto, lze na tuto situaci odkazovat jako na jakési quasi-varianty.

3.2 Nedostatečnost Územní studie ve vztahu k vymezenému koridoru dálnice D43 – silnice I/43

Podle zadání Územní studie mělo být jejím cílem prověřit potřebnost a realizovatelnost *„vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv.“* Podatelé předně k tomuto uvádí, že nebylo možné objektivně prověřit potřebnost a realizovatelnost „vybraných záměrů“ (včetně dálnice D43-silnice I/43) celkové páteřní sítě, resp. koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje, **aniž by byla prověřena realizovatelnost této koncepce jako celku**. K tomu dosud v žádném procesu pořizování územně plánovací dokumentace JMK nedošlo a **nestalo se tak ani v rámci zpracování Územní studie.**

Podatel dále především odkazuje na připomínku č. 2.2, že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, a tudíž i vymezený návrh koridoru dálnice D43-silnice I/43. Zásadní vadou Územní studie v tomto směru je skutečnost, že **předmětem prověřování byly varianty koridorů, u kterých nebyla prokázána jejich realizovatelnost, tj. takové koridory, u nichž lze realisticky očekávat dodržení zákonných hygienických (imisních) limitů zatížení území. Tomuto požadavku zjevně vyhovuje pouze koridor Optimalizované varianty D43, který je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1,** a byl navrhován jako koridor tvořící obchvaty všech obcí na trase od dálnice D1 po Boskovice, a to tak, aby jeho trasa byla vedena ve všech případech tak daleko od každé z obcí, že je zde reálný předpoklad možnosti dodržet všechny hygienické limity.

Protože byly do porovnávání variant zahrnuty i varianty nemající realisticky prokázané předpoklady splnění hygienických limitů, bylo celé porovnání variant zmařeným postupem (a to i když by se odhlédlo od zásadních vad akustické a rozptylové studie).

Je evidentní, že toto pochybení spočívající ve vymezení koridorů pro záměry s neprokázanou realizovatelností nelze napravit ani v návrhu AZÚR specifikovanými „Úkoly pro územní plánování“, tedy úkoly nedořešenými v návrhu AZÚR a nepřípadně přenášenými do pořizování územních plánů obcí. **Tyto „Úkoly pro územní plánování“ v návrhu AZÚR zcela absurdně požadují, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti** „*například*“ pomocí „*tunelů, tubusů nebo překrytí*“ komunikací. Až na jednu výjimku je výroková část návrhu AZÚR tak nespecifická, že ani přibližně nespecifikuje úseky komunikací, které by měly být takto ochráněny. To je zásadní pochybení. Nesprávný je postup i pro oblast Brno-Bystrc a Brno-Kníničky, kde je v „Úkolech pro územní plánování“ odkazováno na úsek „43“ specifikovaný jako *„průchod*

komunikace v úseku Bystrc – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky)“. Má-li být portál „*tunelu, tubusu nebo překrytí*“ ať již u „*jižní části ulice Černého*“ nebo u ulice Ambrožovy, která se nachází v těsné blízkosti „*severní hranici k.ú. Kníničky*“, pak dojde k ochraně těchto obytných území pouze jednostranně, tj. v Bystrci od severu, v Kníničkách od jihu. Vzhledem k tomu, že jak hluk, tak znečištění ovzduší se nešíří jen jedním směrem, ale všemi směry, pak by zde byla ochrana jen z maximálně z cca 50 %. V realitě tomu nemůže být dosaženo ani úrovně 50 %, protože např. těsně u hranice Kníniček má být na „43“ MÚK, což je masívní zdroj hlučnosti i znečištění ovzduší. Totéž platí pro úsek jižně od portálu u ulice Černého, neboť nedaleko začíná úsek, kde by rychlost dopravy byla 110 nebo 130 km/h, tedy se všemi zvýšenými negativními vlivy porovnáním se sníženou rychlostí uvnitř obce. Z hlediska znečištění ovzduší návrh AZÚR zcela mlčí, co by se stalo se znečištěním generovaným v dlouhých „tunelových“ úsecích, kdy např. výše zmíněný úsek Bystrc – Kníničky je délky 3,5 km přes obytnou oblast.

V rámci Územní studie, resp. návrhu AZÚR **měla být především ověřena (ne)realizovatelnost „bystrcké“ varianty komunikace “43“, a to zejména s ohledem na dlouhodobé překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti v oblasti Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice**. Mělo být, v kontextu celkové dopravní koncepce a aktuálního zatížení území, objasněno, zda vůbec existuje jakákoli možnost zajistit, aby na křižování dálnice D1 s D43 (a případně i křižování s JZ tangentou) mohly být dodrženy zákonem stanovené limity, a to i s uvážením paralelní a velmi frekventované komunikace II/602, paralelní silnice v Troubsku a záměru realizace obchvatu Bosonoh paralelně s dálnicí D1. K takovémuto prověření v Územní studii ani v SEA a návrhu AZÚR nedošlo.

Stejně tak nebyla v uvedeném kontextu prověřena realizovatelnost průchodu koridoru komunikace „43“ mezi prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, resp. blízkými obcemi Všechovice a Skalička, jakož ani jižního obchvatu Kuřimi vedeného pouhých cca 100 m od obytné oblasti „Díly za sv. Jánem“. Stejně tak nebyla prověřena realizovatelnost koridoru komunikace „43“ v těsné blízkosti obytných oblastí obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice a Malá Lhota.

Podatel je však přesvědčen, že „bystrckou“ variantu vedenou mj. přes území městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a obce Troubsko, lze **považovat za fakticky vyloučenou z důvodu rozporů se závaznými veřejnoprávními limity ochrany životního prostředí, konkrétně maximálními přípustnými limity hlučnosti a limity znečištění ovzduší částicemi polétavého prachu**. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou již v současné době, resp. více než 15 let, tyto závazné limity dlouhodobě překračovány. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602, kde však již poslední vydaná výjimka přiznala překračování zákonných limitů až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk).

Tato výjimka byla navíc rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Situace je zde natolik komplexní, že i přes žádost správce komunikace z července 2019 nebylo doposud nová časově omezené povolení Krajskou hygienickou stanicí vydáno. Je nepředstavitelné, jak by měla být zajištěna realizovatelnost nové konfigurace D1 s komunikací „43“, neb povolení k realizaci „43“ by zde znamenalo nemožnost použití korekce na tzv. starou hlukovou zátěž a nutnost dodržení základních limitů pro venkovní chránění prostor staveb 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I k této zásadní otázce Návrh AZÚR JMK, připojená SEA i akustická studie v Územní studii mlčí.

Podatel poukazuje na naprostou nesprávnost hodnocení na str. C-104 Územní studie, kde je uvedeno, že „*Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou část) vykazují varianty s bystrckou stopou „43“. Chování dopravního proudu v Jinačovicích, Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. Voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu MČ (pozn. více než např. současný úsek sil. III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz. /den nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.*“ Toto je zcela absurdní argumentace, podle níž v údolí, v němž se nacházejí obce Jinačovice,

Rozdrojovice a městská část Brno-Kníničky, dojde k zlepšení tím, že v tomto údolí bude navýšena intenzita dopravy o mnoho tisíc vozidel denně a přitom toto navýšení zahrne prakticky veškerou tranzitní dopravu sever – jih.

Lze v tomto kontextu zdůraznit, že pokud **neexistuje** obchvat Brna, pak ze dvou koridorů sever – jih, tj. (1) Česká – Řečkovice – VMO – dálnice D1 a (2) Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc – Bosonohy – dálnice D1 – má druhý koridor nepochybně vyšší dopravní atraktivitu pro tranzitní dopravu a ta nemá důvod se tomuto koridoru vyhnout a zcela dominantním způsobem jej naprosto nepochybně použije. Přivedení těžké nákladní dopravy do údolí se sídelními útvary Jinačovice – Rozdrojovice – Kníničky – Brněnská přehrada – Bystrc, ve kterém v současnosti žádná takováto tranzitní (tedy i těžká nákladní) doprava není, **je samo o sobě naprosto nevyhnutelným a mimořádně negativním vlivem**.

Návrh koridoru dálnice D43 – silnice I/43 je ve stávající podobě jednoznačně nevyhovující a vede k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, a proto je nutné tento koridor vymezit odlišným způsobem. Nelze popírat základní principy dopravního plánování, kdy standardním řešením pro tranzitní dopravu a zajištění dodržování zákonných limitů jsou obchvaty obcí.

3.3 Rozpor z hlediska urbanistického

Naopak navrhovat (jako nelepší řešení, a to i z hlediska dopadů na obyvatele) zavlékání tranzitní, a to dokonce transevropské, dopravy do druhého největšího města ČR a popírat vhodnost odvedení této dopravy mimo hustě urbanizovaná, rozvojová a rekreační území, je zcela zásadním pochybením. Je tedy naprosto absurdní, že tento přístup, který byl navržen v dopravním hodnocení v Územní studii, je v ní podporován i z hlediska urbanistického.

3.4 K údajnému rozporu Optimalizované varianty D43 s ČSN 73 6101

Podatel namítá, že nedošlo k řádnému posouzení Optimalizované varianty D43. Nebylo přihlédnuto k návrhu Ing. Kalčíka (2015), přestože tento návrh dotčenou oblast komplexně řešil bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, vyloučil z posuzování v Územní studii Optimalizovanou variantu D43, když písemně tvrdil, že *„podkladovou studii optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Ing. Kalčíka … **nelze použít**, a to z důvodu rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101“* (zvýraznění doplněno) z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením Ing. Malečka **zásadně nesouhlasí.** Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byla v srpnu tohoto roku pro Optimalizovanou trasu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza *řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je **nesprávné, jelikož obě dvě MÚK** *[tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ]* **jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů**, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmana Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i [redacted], docentem ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná trasy D43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. Silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně PÚR v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá, že

trasa Optimalizované varianty jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie **účelově vyloučena**.

Návrhy důkazů:

- *Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN, srpen 2019*
- *Posouzení dokumentu Analýzy řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN ze dne 9. 9. 2019*

3.5 Variantu Optimalizovanou (2016) nemohla nahradit varianta D.6

Není ani pravdou, že Optimalizovanou variantu D43 dle Ing. Kalčíka (2016) by mohla nahradit varianta D.6 použitá v Územní studii. Tato varianta je ze současného hlediska zcela nesmyslná, a to měl vědět jak zpracovatel Územní studie, tak náměstek hejtmana Maleček, neboť tato varianta bazíruje na existenci MÚK v prostoru jižně od obce Čebín, kde však není ze současného hlediska žádná napojovací komunikace ve směru na Tišnov, neboť Jihomoravský kraj se již před řadou let rozhodl stabilizovat trasu obchvatu Čebína zcela jinak, než bylo možné uvažovat v roce 2009 (v roce vzniku původní verze Optimalizované varianty D43), a to tak, že nyní se obchvat Čebína odděluje od komunikace II/385 Tišnov – Kuřim severozápadně od obydlené části Čebína a napojuje se na ni zpět jihovýchodně od obydlené části Čebína a doprava směrem na Brno pokračuje po stávající II/385 v trase Čebín – Kuřim. Proto také Optimalizovanou varianta D43 dle Ing. Kalčíka (2016) musí mít umístěnou MÚK v lokalitě severně od Kuřimi na křížení osy Optimalizované varianty D43 s osou komunikace II/385. Absurdními tvrzeními jsou také tvrzení náměstka hejtmana Malečka, že se jedná o posunutí MÚK jen „o kousek“. Lze lehce zjistit, že z hlediska staničení Optimalizované varianty D43 by se jednalo o posunutí MÚK z kilometráže 14.5 na kilometráž 12.0, tj. o posuv o 2.5 km, a to, jak je doloženo výše, do místa bez přípojné komunikace. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmana Malečka v jeho sdělení se výhradně týkala realizace „43“ jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti „43“ v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR (doložený i postupem ke změně Politiky územního rozvoje v „**naléhavém veřejném zájmu**“, kde se v odůvodnění akcentoval cíl umožnit silniční variantu „43“). Účelovost postup výběru možných variant „43“ pro Území studii zcela jednoznačně dokládá to, že trasa „Optimalizované varanty“ jako varianta „silniční“ zde nebyla ani zmíněna, tedy Optimalizovaná varianta byla z Územní studie účelově zcela vyloučena.

Tím bylo zcela zmařeno legitimní očekávání občanů, že pokud v platných ZÚR JMK vydaných v roce 2016 jsou de facto jen dva systémy územních rezerv mezi kterými má být v procesu Aktualizace ZÚR rozhodnuto, tj. mezi trasou „bystrckou/německou“ (průtahem města Brna) a trasou Optimalizovanou (obchvatem celého města Brna), pak toto porovnání nebylo ve studii řádně provedeno.

Lze ještě dodat, že při nezahrnutí silniční varianty s Optimalizovanou trasou „43“ došlo v Územní studii ke zcela absurdnímu posuzování pěti silničních variant (S.3, S.4, S.5, S.6, S.8), kdy vedle trasy v Boskovické brázdě (obchvat Brna) byla dopravně nesmyslně vždy doplněna i trasa přes Bystrc (tedy průtah města Brna). Je logické, a to na první pohled, že při současné existenci kapacitního průtahu města nemůže být paralelní obchvatová trasa dopravně funkční. Zahrnutí těchto pěti doslova absurdních variant je těžko vysvětlitelné, pokud by se vycházelo z představy, že výběr posuzovaných variant byl proveden z větší sady variant odborně a smysluplně. Absurdita výběru těchto pěti variant je umocněna neuvěřitelným nákladem na prověřování každé jednotlivé varianty (původně 1 milion korun za variantu, později byla cena o něco snížena, nicméně zůstal zde absurdně vysoký náklad, a vznik velké škody zejména, pokud se jednalo o variantu nesmyslnou). To, že v případě těchto pěti variant se jednalo o varianty nesmyslné, je prokázáno i závěrem publikovaný na straně C-155 Územní studie, kde při odmítnutí každé jednotlivé z těchto pěti variant je uveden jako důvod odmítnutí argument, že „***V případě realizace bystrcké stopy ztrácí bítýšská stopa jakýkoliv dopravní význam.***“ Tento závěr byl jednoznačně z odborného hlediska jasný bez vydání řady milionů korun veřejných finančních prostředků, jak se nesprávně stalo při

pořizování studie (kde její cena byla dokonce, a to nepochybně zcela vědomě navýšena smluvním dodatkem o řadu milionů korun).

Účelovost postupu pořizování Územní studie a účelovost vyloučení Optimalizované varianty v silniční variantě (a nesprávnost jejího vyloučení v dálniční variantě) je průkazem naprostého selhání využití veřejných finančních prostředků a naprostým selháním v postupech územního plánování, kde se se zásadním způsobem musí akcentovat principy nestrannosti, transparence a věcné správnosti.

3.6 Zahrnutí „43“ jako silnice I. třídy do návrhu AZÚR je v rozporu se zákonem

Podle čl. II. přechodných ustanovení zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, platí, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy, pokud a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

Plánovaná komunikace „43“ je dle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T. Jako taková je zahrnuta v mapových podkladech, které Česká republika postoupila Evropské komisi a tyto byly zohledněny v Příloze 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Aktualizace nenavrhuje v tomto směru žádnou změnu. Rovněž tak nelze pochybovat o tom, že tato komunikace bude mít směrově oddělené jízdní pásy.

Z výše uvedeného důvodu Politika územního rozvoje obsahuje jak důvod vymezení jednoznačné tvrzení, že S43 je „**Součást TEN-T**“. Tím je naplněna podmínka zákona o pozemních komunikacích a ze zákona je tedy možné koridor pro tuto komunikaci v AZÚR vymezit pouze jako koridor dálnice II. Třídy a pak dodržet všechny normy ČSN, zejména pro vzdálenosti křižovatek. Za této situace tedy není možné realizovat dvě mimoúrovňové křižovatky v Brně-Bystrci, jakoukoliv doplňkovou MÚK nad obytnou částí Brna-Bosonoh a MÚK Rozdrojovice u hranice k.ú. Kníničky. Tedy není přípustné do výběru variant, jakkoliv zařazovat tzv. „silniční“ varianty S.1 a S.10.

Návrh AZÚR přitom aktuálně obsahuje vymezení koridoru jako *„dálnice D43-silnice I/43“*, tj. alternativním způsobem, kdy z tohoto vymezení lze dovodit, že se uvažuje i o silnici I. třídy. Zařazení silnice „43“ mimo kategorii „dálnic II. třídy“ by se tak dostalo do nepřípustného rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb. a tuto skutečnost je třeba napravit, že bude tato část „-silnice I/43“ z návrhu AZÚR vypuštěna a nelze tedy Zastupitelstvu kraje doporučit žádnou tzv. „silniční variantu“, tedy ani ne variantu vycházející z variant S.1 a S.10, které byly uvedeny ve výčtu variant ve Zprávě. K pochybení tedy došlo také při předkládání Zprávy Zastupitelstvu kraje v březnu 2019 a toto rozhodnutí Zastupitelstva, kterým byla Zpráva schválena, je tedy nezákonným a tímto je kraji podáván podnět, aby březnové usnesení Zastupitelstva zrušilo na nejbližším zasedání Zastupitelstva tedy nejpozději 12. prosince 2019.

Připomínka č. 4: Nesouhlas s navrženou variantou „Jihozápadní tangenty“

Podatel opět na úvod odkazuje na připomínku č. 2.2, tedy na skutečnost že v důsledku nedostatečnosti Územní studie, je nedostatečný i návrh AZÚR, **a tudíž i variantně vymezené návrhy koridorů tzv. „Jihozápadní tangenty“,** navazující na nedostatečně vymezený koridor dálnice D43 – silnice I/43.

Návrhy koridorů (I/3 – Jihozápadní tangenta – DS43, I/2 a I/1 – obě končící koridorem DS10) jsou vymezené v území, ve kterém jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení prachovými částicemi PM10, případně i hluku), a to na území městské části Brno – Bosonohy a obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice a Modřice. V návrhu AZÚR je sice stanoven úkol *„zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) v blízkosti obytné zástavby, zejména v lokalitách Ostopovice, Nebovidy, Moravany“*, avšak v tomto území takový koridor **neměl být vůbec vymezen** právě s ohledem na již stávající neúnosnou imisní situaci.

Mimo to úkol *„zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření“* je zcela nedostatečný. Nelze se „alespoň“ spokojit se stavem, jaký dnes v oblasti existuje, ale naopak je nutné navrhnout taková dopravní řešení, aby se oblasti od imisního zatížení konečně ulevilo, což návrh AZÚR v žádném případě nenabízí a nezaručuje. Veškeré navržené varianty „Jihozápadní tangenty“ přivádějí do brněnské aglomerace a města Brna velké množství tranzitní dopravy a vedou k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, **což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR.**

Kromě toho dvě ze tří navržených variant jsou sice navrženy bez vymezení Jihozápadní tangenty jako takové, nicméně to fakticky znamená, že doprava musí být zákonitě odvedena na stávající koridor dálnice D1, tudíž **problém s překračováním hygienických limitů se pouze přesune do jiné, sousední oblasti, aniž by tuto skutečnost návrh AZÚR více řešil.**

Navržené koridory „jihozápadní tangenty“ jsou proto nevyhovující a neřeší již v dnešní době nadměrné zatížení území a překračování hygienických limitů. Je potřeba návrh AZÚR přepracovat způsobem, aby vedení dálkové tranzitní dopravy bylo v takové vzdálenosti od sídel (obytných oblastí), aby nemohlo docházet ke vzniku významných (nadlimitních) kumulativních a synergických negativních vlivů na obyvatelstvo.

Připomínka č. 5.: Nesouhlas s navrženým vymezením obchvatu Kuřimi

Ve výroku textové části i grafické části návrhu AZÚR je vymezen koridor silnice I. třídy DS45 Kuřim, jižní obchvat (dále „jižní obchvat“), včetně dalších souvisejících staveb. Podatel s tímto vymezením **zásadně nesouhlasí a poukazuje na to, že z existujících variant, tj. severního obchvatu a jižního obchvatu, je přípustný pouze obchvat severní, který není v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou zde zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů a je zde tedy naplněno ustanovení §18 odst. 1 stavebního zákona o povinnosti v územně plánovací dokumentaci vytvářet předpoklady pro výstavbu, tedy do územně plánovacích dokumentací zahrnovat jen takové záměry, kde nejsou známé překážky jejich realizovatelnosti.**

Tato připomínka je opět provázaná s připomínkou č. 2.2, tj. že vymezení jižního obchvatu je důsledkem výsledné podoby nesprávně a vadně zpracované Územní studie, zejména v tom smyslu, že nedůvodně (viz připomínka č. 3.2) vyloučila Optimalizovanou variantu D43, tudíž je nyní v návrhu AZÚR pro jižní obchvat stanovena podmínka: *„Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice I. třídy jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43-silnici I/43* ***v bystrcké stopě*** *a kapacitní silnici Česká – Brno s cílem odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi, zajištění optimální návaznosti severní části Brna na dálnici D43-silnici I/43 a zajištění napojení krajské silniční sítě na dálnici D43- silnici I/43 prostřednictvím MÚK Česká a MÚK Kuřim-jih.“*

Záměr jižního obchvatu v této podobě by tedy měl být realizován v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků a lokalit. Jeho realizací by však nepochybně došlo **k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek,** a to zřejmě i při použití opatření jako „tunel, tubus nebo překrytí“, neboť by zde byl i nevyhodnocený vliv velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43. Postup výběru variant pro posuzování není v Územní studii ani v návrhu AZÚR přitom nijak přesvědčivě odůvodněn, naopak je, jak je doloženo výše, zatížen tak zásadním věcnými vadami, že dle odkazovaných expertních posouzení akustické i rozptylové studie, nemohou tyto studie být podkladem pro Územní studii jako celek.

Dále lze zdůraznit, že jižní obchvat neumožňuje zachytit tranzitní dopravu ze všech dopravních směrů od severu na rozdíl od obchvatu severního. Jižní obchvat takto zavléká do Brna-Řečkovic a dále na VMO v Brně tranzitní dopravu od Blanska a Černé Hory a současně při existenci jižního obchvatu vzniká napojení na „43“ v bystrcké trase touto je do Brna (v absenci obchvatu města

Brna vedeného zcela mimo město Brno) zavlékána tranzitní doprava ze silnice „43“ ve směru od Boskovic (tedy včetně tranzitní dopravy po síti TEN-T) a ze směru od Tišnova.

Podatel proto žádá, aby bylo vymezení jižního obchvatu přehodnoceno a byl naopak vymezen obchvat severní, který naváže rovněž na vhodnější vymezení koridoru „43“, a bude tak z hlediska budoucího dodržování hygienických limitů daleko vhodnější.

Připomínky č. 6.1–6.5: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA“) je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

6.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK.*** *V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel.* ***Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území****.“*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 2.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 2.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 2.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43“**: *„V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.“*

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace “43“, jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

6.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné.“*

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno – Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).“*

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“* (…) *„MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů.“*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

6.3 Zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43“ v „německé/bystrcké“ variantě.

Přitom výrok návrhu AZÚR zde stanoví: „V rámci koridoru DS41 zajistit nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov“. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být zcela vyjasněn v AZÚR, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „Úkolech pro územní plánování“ a klást zde dokonce i další konfliktní požadavek (viz podbod i) pro bod (81c), kde se logicky a správně pro prakticky srostlé obce Malhostovice a Drásov stanoví, že „Při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov zajistit jejich přímé propojení“. Tento de facto trojitý a nevypořádaný

konflikt je exemplární ukázkou nedokončeného procesu pořizování AZÚR a snad i toho, že „papír snese všechno“. Přitom je naprosto zřejmé, že absolutně není přípustné nově vytvořit v obcích Malhostovice a Drásov oblast s překročenými limity, nelze tyto obce od sebe oddělit tak, že by se ztratila léty vzniklá soudržnost obou obcí a nelze ani na den ohrozit zásobování cca půl milionu občanů JMK pitnou vodou.

Tento zásadní konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o *„Úkolech pro územní plánování.“*

6.4 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků.* ***Ptáci jsou natolik mobilní****, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.“* Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit,* ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ****.“*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa.“*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo běloříť šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká“ varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní“ a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká“ varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 – Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu, která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká“ varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 – Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43“ na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

(1 Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brna/)

6.5 Zásadní konflikt s Natura 2000

Je také neobjasněno, jak se pořizovatel AZÚR a hodnotitel SEA míní vypořádat s lokalitou NATURA 2000 – EVL Malhostovické kopečky (dříve Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba), která se nachází v naprosté blízkosti komunikace „43“. Lze poukázat na velmi kritické hodnocení tohoto konfliktu, které je doloženo v autorizovaném dokumentu posuzovatele NATURA 2000, [redacted] z března 2010 s názvem *„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka – Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako součást posudku EIA* “. Jednalo se o posudek k nesprávnému hodnocení EIA a v jeho závěru je uvedeno: *„Zjištěné nedostatky jsou závažné, závěry předloženého hodnocení není možné akceptovat. Je nutné doporučit přepracování a doplnění vyhodnocení vlivů na lokality EVL ve smyslu uvedených připomínek*“. Následná náprava byla i v tomto případě problematická a neakceptovatelná. Navíc toto posouzení EIA jako celek bylo zmařené, neboť příslušný orgán zanedbal „optimalizovanou variantu D43“, kterou sám nechal zpracovat a v době před vydáním stanoviska EIA ji vlastnil.

Tento konflikt s NATURA 2000 nelze ignorovat a dokazuje to nerealizovatelnost německé varianty komunikace 43.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní“ podklad. Je nutné buď zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo zpracovat nový návrh AZÚR, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i „Optimalizovanou“ trasu D43 se severním obchvatem Kuřimi, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námitky.

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D 43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. U záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B byl identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2

až +2). Vlivy tohoto záměru byly hodnoceny jako přímé dlouhodobé trvalé kladné z důvodu odvedení dopravy ze stávajících komunikací a snížení hlukové zátěže u významného počtu obyvatel. Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů.

Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou zaústěny do nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst hlukové zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v ohrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.

Současně je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravy stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS40-A, DS40-B, DS40-C, DS41-A a DS41-B uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 2.1, 2.2, 3.1, 3.3

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality

Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.2

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cíle ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumisťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsaných a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek

životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže, byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

K domnělému nesprávnému hodnocení v ÚS JMK sdělujeme, že z uváděného textu je zřejmé, že projektant hovoří o úbytku tranzitující dopravy na průtahu MČ, což dokládají výstupy z dopravního modelování.

K přivedení těžké nákladní dopravy nutno dodat, že v jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínek 3.4 a 3.5

Na vědomí. Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Tzv. Kalčíkova (nebo také optimalizovaná) varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“), která je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

Silniční varianta pro danou trasu byla zkoumána v předchozích dokumentacích, kde bylo obecně konstatováno, že zde nejsou zásadní rozdíly v atraktivitě stop (tj. v intenzitách dopravy) mezi dálnicí a kapacitní silnicí. Umístění křižovatek na tuto skutečnost nemá vliv. Proto by pro silniční obdobu varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena dopisem Ministerstva vnitra ze dne 13. ledna 2020, ve kterém bylo konstatováno, že plně se lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v Analýze řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 3.6

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizace č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 4

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru JZT a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru JZT uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [63] do Úkolů pro územní plánování.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) vymezených v ZÚR JMK 2016, dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním

předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice, jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko ze dne 04.11.2019.

Je potřeba upozornit, že jak v Jihomoravském kraji, tak celorepublikově se na koncentracích PM podílí více zdrojů. Nejvýznamnějším významným zdrojem jsou **lokální topeniště**, které přestože jsou v provozu pouze v topné sezóně, tak v celoroční bilanci $PM_{2,5}$ za celou ČR vyprodukují více než 74 % těchto částic, v případě PM_{10} je to potom 59 %. V případě polyaromatického uhlovodíku Benzo(a)pyrenu je podíl lokálních topenišť na celkových emisí dokonce přes 98 %.

Proto jsou nejvyšší koncentrace $PM_{2,5}$ i PM_{10} vždy měřeny v topné sezóně. A právě tyto jemnější částice mohou putovat na i větší vzdálenosti a dle současné míry poznání je vliv zahraničních zdrojů na celkových měřených koncentrací uvedených látek odhadován na 30-50 % a to zejména ze severovýchodu. Toto je důležité pro pochopení vysokých koncentrací PM_{10}, $PM_{2,5}$ i BaP v zimním období. Tento faktický stav, který nastává v zimním období, prokazují měřící kampaně v malých sídlech JMK, které realizoval JMK ve spolupráci s ČHMÚ vždy na začátku topné sezóny v letech 2015 a 2017. V průběhu měřících kampaní byla vždy zjištěna horší kvalita ovzduší ve sledovaném čase (přelom října a listopadu) v malých obcích s významným zastoupením spalování pevných paliv oproti rezidenčním částem města Brna. V roce 2017 probíhala měřicí kampaň i na území Ostopovic a Moravan a potvrdila skutečnost, že kvalita ovzduší v těchto obcích je do značné míry determinována právě lokálními topeništi v daných obcích. Citace ze závěrů -

*„Benzo[a]pyren byl odebírán vždy 8x na každé lokalitě v souladu s odběrovým kalendářem ČHMÚ. V obou lokalitách byly měřeny vyšší koncentrace, než měřila stanice státního imisního monitoringu v Brně. Ve srovnání s lokalitou Brno-Líšeň dosahovaly lokality více než **desetinásobných koncentrací** benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu jsou rovněž závislé na meteorologických podmínkách – v chladné dny, kdy je potřeba více topit, jsou měřeny vyšší koncentrace. **Z výsledků dále vyplývá, že koncentrace benzo[a]pyrenu jsou velmi ovlivněny lokálními topeništi, typem paliva a způsobem vytápění**."*

*„Analýza pomocí skenovacího elektronového mikroskopu potvrdila výsledky prvkové analýzy, doplnila chemickou analýzu částic o vysoké zastoupení uhlíku, kyslíku a síry, které jsou zastoupeny v solích anorganických kyselin a organických látkách. **Saze z automobilové dopravy, dobře patrné v dopravních lokalitách, nebyly ve vzorcích z Ostopovic a Moravan nalezeny**."*

Závěrečná zpráva z měřicí kampaně 2017 je dostupná na webu JMK - https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=361865&TypeID=61

Emisní bilance za rok 2018 zveřejnilo ČHMÚ ve své ročence dostupné online zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

V souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnějších variant návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK schválí Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 5

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.

Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K domnělému nevyhodnocení vlivů velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 dodáváme, že záměr jižní obchvat Kuřimi DS45 je vymezen v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě [49] včetně MÚK a byl posuzován ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) jako celek.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na

úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 6.3

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Vyhodnocení připomínky 6.4 a 6.5

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.
Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.
Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

54. [redacted]

Poř. číslo	**V 54**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161055/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní. Výstavbou by

mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod. Požaduji ekonomické vyčíslení a porovnání staveb před schválením jakékoliv varianty.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí

a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K požadavku na *ekonomické vyčíslení a porovnání staveb* uvádíme, že ZÚR jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování, především ve fázi rozhodování v území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

55. [redacted]

Poř. číslo	**V 55**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161057/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Návrh aktualizace ZÚR JMK vychází ze špatně provedené hlukové studie, je posuzován pouze pás 400 mm v okolí D43 a D1. Není vzat v úvahu hluk z ulice Pražská, který je již v současnosti nad zákonnými limity.

Vyhodnocení připomínek

Připomínka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

56. [redacted]

Poř. číslo	**V 56**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161060/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

1. Požaduji urychlenou výstavbu obchvatu Bosonoh jako obslužnou komunikaci dálnice. Dnes je už při nenadálé situaci na dálnici D1 dopravní stav na ulici Pražské přímo kritický. Veškerá doprava z D1 se přesune na zmiňovanou pražskou.
2. Požaduji při dnešní dopravní situaci dodržování hluchových a prachových limitů v naší obci Bosonohy.
3. Požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská
4. Požaduji postavení D43 mimo území MČ Bosonohy, samozřejmě umístit mimo obytné území.

Požaduji revizi zpracované územní studie ZÚR JMK, zejména zpracování dopravního modelování a hlukové a rozptylové studie. Požaduji, aby revizi provedl nezávislý státní odborný orgán, instituce nebo organizace zabývající se touto problematikou, který prověří a překontroluje metodiku výpočtů, věrohodnosti použitých dat a informací, se kterými bylo pracováno a přepočítá hlukové a

rozptylové údaje. A v závěrečné zprávě tato státní nezávislá instituce zdůvodní výsledky, ke kterým dospěla. Pokud se závěrečná zpráva bude s původní zprávou rozcházet, chci vědět, do jaké míry původní zpráva mohla ovlivnit výběr vhodné lokality pro vedení trasy D43.

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn. ZÚR v souladu se stavebním zákonem vymezují koridor pro záměr. Budoucí výstavba je věcí investora stavby.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku na *dodržování hlukových a prachových limitů v obci* uvádíme, že příslušný z hlediska dodržování hygienických limitů je orgán ochrany veřejného zdraví, tj. Krajská hygienická stanice.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci

schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

V podání nejsou uváděny žádné relevantní důvody pro revizi ÚS JMK. Požadavek bereme na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

57. [redacted]

58. dtto 57. [redacted]

Poř. číslo	**V 57** **V 58**	Datum	08.11.2019 08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161062/2019** **JMK 161065/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Tímto uplatňuji níže uvedené připomínky k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle §37 stavebního zákona:

KONCEPČNÍ

1. - Brno má **historický** problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně.
2. - Řešením tedy může být **pouze plnohodnotný obchvat celého Brna**.

DOPRAVNÍ

1. **- Standardním** dopravním řešením pro odvedení tranzitu z města / obce je obchvat.
2. - Od roku 2009 existuje **autorizovaný projekt tzv. Optimalizované varianty D43**, který je nejen západním obchvatem **celého** Brna (v tzv. Boskovické brázdě), ale byl cíleně propracován tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.
3. - Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci **severního** obchvatu Kuřimi **zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů** (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. **Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi.**
4. - Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že **pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu cca 70 %** (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy.
5. - Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil **cca 16–20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě**. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho **4,2 — 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy**.
6. - Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43" do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 — cca **4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy** denně pro 2035 v Kníničkách. Studie pro Ministerstvo dopravy z roku 2018 uvádí velmi vysokou celkovou intenzitu **34,2 tis. vozidel denně** pro 2040.
7. - Doposud **není nikde zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy** v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy **systematicky podhodnocené**.
8. -„Odevzdání" koridoru Bosonohy — Bystrc státu pro průtah „43" vede ke **zhoršení dostupnosti mezi Bystrcí a Bosonohami** a nelze vyloučit ani **nárůst dopravního zatížení Kohoutovic**.

9. - Mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě.

ENVIRONMENTÁLNÍ A PRÁVNÍ

1. - Již dnes jsou **významně překračovány zákonné limity** hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice).
2. - Novou komunikaci „43" napojenou na Dl v Brně-Bosonohách **nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43 "se zde však dodnes nedaří**. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit.
3. - Provoz silnice II/602 v Bosonohách je realizován v posledních cca 15 letech **pouze na časově omezená povolení (ČOP)** od Krajské hygienické stanice. Masivní překračování limitů hlučnosti je zde „kryto"/ tzv. starou hlukovou zátěží (SHZ), ale díky stále se navyšující úrovni hlučnosti působené dopravou použití SHZ přestává být legální. Rozsudek soudu o zrušení posledního ČOP pro Bosonohy je právoplatný .... a nové ČOP není ani vydané.
4. **- SHZ přestává být aplikovatelná např. při výstavbě nové komunikace v území.** Realizace „43" je tedy v oblasti Bosonohy — Troubsko i z tohoto důvodu právně nemožná.
5. - Zákonné **limity znečištění ovzduší se postupně zpřísňují**. Např. již od roku 2020 je uzákoněno další zpřísnění limitů pro jemný polétavý prach (frakce PM2,5), a to 0 20 %.
6. - Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i **nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní**. Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno, a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.
7. - Je naprosto nežádoucí, jakkoliv degradovat významné rekreační oblasti, tedy **nelze poškozovat ani rekreační oblast Brněnské přehrady.**
8. - Dlouhé tunely **v intravilánu mají problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů**.
9. - O vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné.
10. - Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou **projekty na mnoho let nebo i desetiletí**. Tak dlouho n**elze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna**. Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna **v extravilánu zcela mimo území města Brna**.
11. - Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajícího mnoho let by byla **extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale potažmo i pro celé Brno**. Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem.
12. **- Pro Brno je nepřípustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu" Kuřimi**, který by neodvedl z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl, do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO.
13. - Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále **kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43** a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov — Malhostovice, což jsou dvě již dnes prakticky srostlé obce, kde D43 naráží na velmi silný odpor místních občanů a vedení D43 tudy je prakticky nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a známý konflikt s lokalitami NATURA 2000.
14. **- Tlak na realizaci jižního obchvatu Kuřimi místo severního by jen prodlužoval kritickou situaci v Lipůvce.** Naopak severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za místní průmyslovou zónou vytváří velmi kvalitní obchvat Lipůvky (téměř 1 km od okraje Lipůvky) a může situaci v Lipůvce vyřešit.

EKONOMICKÉ

1. **- Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé**, a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině — Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky.
2. - Cenové normativy rezortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné.
3. - Náklady na tunelové tubusy jen na územní města Brna by zřejmě představovaly **náklady mnoha miliard** (řádově cca 20++ miliard Kč). Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů **lze odhadovat dobu postupné realizace na cca 10++ let**. Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.

Vyhodnocení připomínek

V jednotlivých oblastech se mohou vyskytovat komunikace s vysokým/rozhodujícím podílem tranzitující dopravy, což však není případ Brněnské aglomerace k severojižnímu propojení, resp. trase „43“. Tato trasa není rozhodně trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující, naopak v celkovém podílu dopravy, obsahuje tranzit (např. nadkrajského významu – mezi hranicemi krajů – např. směr Svitavy – Slovensko (Lanžhot), Svitavy – Rakousko (Mikulov) pouze několika procentuální tranzit (cca 4 %). Komunikaci „43“ lze jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky, resp. spojení krajských měst Brno – Pardubice, Hradec Králové. Další přesah již je zcela zanedbatelný. Převažující dopravou je tedy doprava místní (vnitroaglomerační) či zdrojová/cílová – se zdrojem či cílem dopravy v jádru aglomerace.

Komunikace „43“ je vedena v dokumentech EU v Globální síti (comprehensive network) s predikcí dokončení v r. 2050. Již zařazení do této druhé kategorie sítě TEN-T se dává jasně najevo význam dané komunikace. Pro názornost uvádíme definici obou kategorií, a to dle Politiky sítě TEN-T aktuálně platné:

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Jejím cílem je primárně spojovat:

- Městské uzly typu:
  - Hlavní města členských států EU
  - Aglomerace nad 1mil obyvatel (mimo hl. města) – což je v ČR pouze Ostrava
- Vstupní brány do EU
  - Velké námořní přístavy a letiště
  - Důležité silniční přechody

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jedná se o doplňující síť s regionálním (vnitro i nadnárodním) významem.

Z uvedeného je patrné, že uvedená trasa (na rozdíl od komunikací D1, D2, D52) nesplňuje parametry Hlavní sítě TEN-T a byla tedy zařazena do Globální – tedy vedlejší sítě TEN-T. Jde tedy o jiný druh komunikace oproti dálničním tahům D1, D2, D52… Rovněž aktuální PÚR ČR vymezuje „národní koridor sever – jih“ v jiné stopě než trasu komunikace „43“ (v ose Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Rakousko).
Všechny dokumenty podporují tezi o regionální – aglomerační funkci trasy komunikace 43.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystrce, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice). Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.). Při řešení silniční varianty v Bystrci bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Projektant se v dokumentaci SEA vyhodnocením zabýval. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43 – I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru D43 – I/43 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K překračování zákonných limitů a realizaci silnice 43 uvádíme, že povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního*

rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K jižnímu obchvatu Kuřimi sdělujeme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval. Ve vyhodnocení na lidské zdraví v hodnotících tabulkách je předmětná lokalita zvažována.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru Kuřim, jižní obchvat uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [60] do Úkolů pro územní plánování.
V bodě e) Úkolů pro územní plánování je uveden požadavek na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

V podání jsou uváděny hodnoty intenzit nákladní dopravy z různých podkladů k tomu lze dodat, že součástí ÚS JMK bylo zpracování modelování dopravy a jednotlivé navrhované varianty dopravního řešení byly porovnány za stejných podmínek a stejnou metodikou.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) a zhoršení dostupnosti mezi brněnskou městskou částí Bystrcí a Bosonohami uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dotčení lokalit Natura 2000 záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Záměr D43-I/43 včetně jižního obchvatu Kuřimi společně se záměrem I/43h Česká – Lipůvka ozn. DS46 významně ulehčí dopravě na stávající I/43 tj. i dopravě přes obec Lipůvka.

Ke spekulaci podatelů o nákladech na tunelová řešení uvádíme, že ZÚR jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování především ve fázi rozhodování v území. Nutno dodat, že investorem staveb dálnic a silnic I. třídy je stát.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

59. [redacted]

Poř. číslo	**V 59**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161064/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Požadujeme zachovat cestu do Troubska

žádáme propojení s Ostopovicemi

Žádáme o splnění hlukového limitu

Vyhodnocení připomínek

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměry staveb, ale koridory, ve kterých je nutno záměry staveb v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení s obcí Ostopovice a Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení k předmětné stavbě.

Posuzování nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

60. [redacted]

Poř. číslo	**V 60**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161070/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

S okamžitou platností vyloučit tranzitní dopravu z ulice Pražské

Postavit D43 mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti,

Požaduji prioritní výstavbu obchvatu MČ Brno-Bosonohy

V případě vysokorychlostní tratě umístit do protihlukového tubusu, aby se nadále nezvyšovaly hlukové limity které jsou už tak překračovány

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy a VRT Praha – Brno nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

61. [redacted]

Poř. číslo	**V 61**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161076/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Proč zrušit ulici Troubskou – spojnici mezi Bosonohami a Troubskem? Staří občané zvládli návštěvu hřbitova pěšky (pokud nemají auta).

Vyhodnocení připomínek

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměry staveb, ale koridory, ve kterých je nutno záměry staveb v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení s obcí Ostopovice a Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení k předmětné stavbě.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

62. [redacted]

Poř. číslo	**V 62**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161077/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Obchvat v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh.

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

63. [redacted]

Poř. číslo	**V 63**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161078/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- V Bosonohách je již nyní překročen limit hluku a prachu. Jak bude při navýšení dopravy toto řešeno?

Výstavbou dojde ke zrušení historické cesty do Troubska. Požadujeme propojení na Troubsko zachovat.

Vyhodnocení připomínek

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

64. [redacted]

Poř. číslo	**V 64**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161080/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ Brno – Bosonohy a mimo obytné části obce, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány už nyní.

Žádám o pečlivou studii měření hluku, a to tak, aby zahrnovala všechny obydlené části MČ.

Výstavbou D43 dojde k izolaci MČ Bosonohy, pokud tato povede na našem katastru, od dalších obcí a MČ pro chodce i cyklisty podobně jako u výstavby D1 a zrušení napojení na Ostopovice.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA

v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

K požadavku na pečlivou studii měření hluku uvádíme, že k provádění měření hluku je příslušný orgán ochrany veřejného zdraví, tj. Krajská hygienická stanice.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení pro cyklisty a chodce je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

65. [redacted]

Poř. číslo	**V 65**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161081/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- Každou neděli jezdíme na mši do Troubska. Výstavbou D43 bychom se tam již pěšky i na kole nedostali, autem oklikou!
- Rádi s dětmi jezdíme do Údolí oddechu a na přehradu. Výstavbou D43 bychom se tam z Bosonoh nedostali.
- Bydlíme kousek od Pražské – hluk je nesnesitelný z této ulice i dálnice. Tranzitní doprava by měla být zakázána. Jít po pražské je o život. Kolem jezdí obří kamióny, uhýbáme před auty, děti jsou v ohrožení života!
- Máme studnu. V případě výstavby D43 by mohlo dojít ke zničení nebo porušení podzemních vod!
- Neuvěřitelně se práší, aut je tolik, a ještě by D43 přibylo. Máme malé děti – požadujeme snížení dopravy přes Bosonohy, a ne ještě přidání další silnice.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem*

nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení pro cyklisty a chodce je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

66. [redacted]

Poř. číslo	**V 66**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161082/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Aktualizace „Zásad územního rozvoje JMK

1. se vůbec nevypořádává se synergií hlukové zátěže D43 + D1 +602 + event. VRT
2. nesprávně kalkuluje s dopravní zátěží. Tuto je nutno uvádět na plnou kapacitu, tj. 80.000 aut / 24hod (stejně jako je současná zátěž na D1)!
3. vůbec neřeší synergii imisí ze všech zmíněných zdrojů

Vyhodnocení připomínek

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.3. *Hodnocení synergických a kumulativních vlivů* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnotících tabulek je i vyhodnocení vlivů kumulativních a synergických se záměry rozšíření D1 a II/602 obchvat Bosonoh. VRT je vymezena formou územní rezervy, její potřeba a plošné nároky je potřeba prověřit. Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzují.

K posuzování na plnou kapacitu se již dříve vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. června 2012, č. j. 1 Ao 7/2011–586 cit.:“ *Zatímco u ostatních záměrů výše uvedená hodnota vychází z konkrétních projektovaných hodnot (např. elektrárna o určitém výkonu), u dopravních staveb je stanovení této hodnoty komplikovanější. Zatížení životního prostředí je v případě dopravních staveb způsobováno především dopravou. Tato doprava však není přímo stavitelem dopravní stavby regulovatelná a snadno předvídatelná (na rozdíl např. od výkonu elektrárny) a může se v závislosti na řadě proměnných v čase měnit (ekonomická situace, sezónní vlivy atd.). Právě ke stanovení této zátěže slouží modelování dopravy a určování výhledových intenzit, které má co nejpřesněji určit pravděpodobné vytížení.“*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

67. [redacted]

Poř. číslo	**V 67**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161083/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádám o splnění hlukového a hygienického limitu podle norem a právního řádu ČR u dopravního napojení D43 na D1 v KÚ Bosonohy.

Vyhodnocení připomínek

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Povinností respektovat známý stav zátěže v území se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

68. [redacted]

Poř. číslo	**V 68**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161085/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Souhlas s rozšířením D1
Obnovení přímého napojení na Ostopovice
Požaduji obchvat Bosonoh v co největší vzdálenosti od zástavby Bosonoh.
Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr Bosonoh.
Nesouhlasím se zrušením cesty do Troubska.
Dořešení kolaudace dle hygienických i dopravních požadavků.

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy a rozšíření dálnice D1 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Ostopovice a Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

69. [redacted]

Poř. číslo	**V 69**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161086/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádám, aby byly připomínky pana Ing. Škavrady prověřeny a posouzeny nejlépe nezávislým orgánem NKU. Protože prezentované závěry studie jsou z posouzení „selským“ rozumem nepravdivé, zavádějící a realitu zkreslující. Limity pro hluk a emise.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí. Připomínky pana Ing. Škarvady jsou vyhodnoceny v souladu s požadavky stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

70. [redacted]

Poř. číslo	**V 70**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161088/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Nesouhlas s přerušením cesty do Troubska/ul. Troubská/ Již vybudování D1 došlo k přerušení cesty do Ostopovic.

Vyhodnocení připomínek

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

71. [redacted]

Poř. číslo	**V 71**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161089/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Souhlasím s rozšířením D1

Požaduji prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh, jako obslužné komunikace dálnice a zároveň ulehčení od tranzitní dopravy

Žádám dále o splnění higyenických norem u D1

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy a rozšíření dálnice D1 nejsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměry v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

K požadavku na *splnění hygienických norem* uvádíme, že příslušný z hlediska dodržování hygienických limitů je orgán ochrany veřejného zdraví, tj. Krajská hygienická stanice.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

72. [redacted]

Poř. číslo	**V 72**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161093/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Nebude zachováno spojení z Bosonoh do Bystrce. Chci ho zachovat jak pro auta, tak pro cyklo.

Požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská. Nechci, ale aby tato doprava zatěžovala okolní obce a městské části.

Chci, aby byli zachovány limity hluku!

Vyhodnocení připomínek

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné spojení z Bosonoh do Bystrce je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

73. [redacted]

Poř. číslo	**V 73**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161098/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádáme, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi a hlukem naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní. Výstavbou by mohlo také dojít k narušení hladiny podzemních vod. Doporučuji původní variantu Boskovickou brázdou.

Vyhodnocení připomínek

Varianta silnice 43 Boskovickou brázdou není v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešena.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů*

soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

74. [redacted]

Poř. číslo	**V 74**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161099/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Napojení na Troubsko – nechci zrušit
Požaduji obchvat Bosonoh
Žádám postavit R43 mimo katastr Bosonoh
Vyloučit transit. dopravu z Bosonoh (Pražská)

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1

ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné napojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

75. [redacted]

Poř. číslo	**V 75**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161101/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice pražská
- nesouhlasím s výstavbou D43 přes katastr Bosonoh z důvodu nadměrného hluku a vysokých emisí

Vyhodnocení připomínek

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z ulice Pražská řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

76. [redacted]

Poř. číslo	**V 76**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161103/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí, nezatěžovala emisemi naše životní prostředí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní. Výstavbou by mohlo dojít k narušení hladiny podzemních vod. Požaduji ekonomické vyčíslení a porovnání staveb před schválením jakékoliv varianty.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. V souladu s požadavky stavebního zákona se projektant zabýval také vlivy na podzemní vody viz. kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci

schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K požadavku na *ekonomické vyčíslení a porovnání staveb* uvádíme, že ZÚR jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování, především ve fázi rozhodování v území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

77. [redacted]

Poř. číslo	**V 77**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161106/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh jako obslužné komunikace dálnice a zároveň ulehčení od tranzitní dopravy

Žádáme dodržet spojení s Troubskem dle současného stavu. (ulice Troubská – Nová).

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Dodržet spojení s Troubskem dle současného stavu je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

78. [redacted]

Poř. číslo	**V 78**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161111/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- Požadujeme prioritní výstavbu obchvatu Bosonoh
- Žádám o splnění standardního hlukového limitu u D1
- požaduji obnovení přímého propojení s Ostopovicemi
- - „- zachování přímého spojení s Troubskem
- Požaduji vyloučení veškeré tranz. dopravy z ul. Pražská

Vyhodnocení připomínek

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr v ZÚR JMK 2016 zůstávají beze změn.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z ulice Pražská řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Propojení s Troubskem a Ostopovicemi je nutné řešit v podrobnosti územního plánu.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

79. [redacted]

Poř. číslo	**V 79**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161112/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Výstavbou D43 na našem katastru by mohlo dojít k izolaci MČ Bosonohy od okolních obcí

Požaduji vyloučení veškeré tranzitní dopravy z ulice Pražská. Ulice není zkolaudována, nevyhovuje z pohledu bezpečnosti i emisí

Vyhodnocení připomínek

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

Upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci záměru. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Dořešení kolaudace ul. Pražská je věcí příslušného stavebního úřadu. Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

80. [redacted]

Poř. číslo	V 80	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 161116/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Souhlasím s připomínkami zastupitelstva MČ Brno Bosonohy k aktualizaci č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí. Připomínky MČ Brno-Bosonohy jsou vyhodnoceny v souladu s požadavky stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

81. [redacted]

Poř. číslo	V 81	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 161103/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Nesouhlasím s výstavbou D43

Vyhodnocení připomínek

Na vědomí.
Kapacitní silnice S43 Brno – Moravská Třebová (E461) je vymezena v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 2. V souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona je Politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání ZÚR.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

82. [redacted]

Poř. číslo	V 82	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 161120/2019
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

Žádám, aby D43 byla postavena mimo katastr MČ a mimo obytné oblasti obcí. Emise prachu i hluku jsou překračovány již nyní.

Požaduji propojení na Troubsko zachovat – farní kostel a hřbitov.

Požaduji výstavbu obchvatu Bosonoh.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při*

zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) např. v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Opatření jsou promítnuta do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby D43-I/43, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v příslušném územním plánu upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

ZÚR JMK řeší záměry nadmístního významu. Případné propojení na Troubsko je nutné řešit v podrobnosti územního plánu, případně v dokumentaci pro územní řízení ke stavbě silnice „43“.

Obchvat II/602 Bosonohy není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Záměr je stabilizován v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

83. [redacted]

Poř. číslo	**V 83**	Datum	08.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161206/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínky

- Nesouhlasím se stavbou D43 přes katastr Bosonoh z důvodu nadměrného hluku a emisí.
- Požaduji vyloučení tranzitní dopravy po ulici Pražské.

Vyhodnocení připomínek

Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu* (zde AZÚR)*, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (…) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“*

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jsou zpracovávány varianty, které vzešly jako nejvýhodnější z variant prověřovaných v ÚS JMK. Všechny varianty „43“ prochází katastrem MČ Brno – Bosonohy.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je prověřována D43–I/43 jako čtyřpruhová komunikace buď v kategorii D (varianta I/1) nebo v kategorii S (varianty I/2 a I/3). Vždy se jedná o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie (varianty) se od sebe liší především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace 43 napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení "43" pod stávajícím tělesem dálnici D1. Ve variantách I/1 a I/2 je zde komunikace "43" ukončena, ve variantě I/3 pak pokračuje jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty.

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). K variantám D43 – I/43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variant řešení“ dokumentace SEA (od str. 197).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. dokumentace SEA *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Z hlediska územně plánovacího je odvedení tranzitní dopravy z ulice Pražská řešeno v ZÚR JMK 2016 vymezením obchvatu Bosonoh. Realizací obchvatu dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v městské části z hlediska exhalací a hluku.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

84. [redacted]

Poř. číslo	**V 84**	Datum	12.11.2019	KEVIS (kód)	-	Č.j.	**JMK 161458/2019**
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		[redacted]			
		Adresa / sídlo		[redacted]			

Připomínka

<u>Připomínka č. 1: Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR a nedostatečnost Uzemní studie</u>

1.1 Nezákonnost postupu zpracování návrhu AZÚR

ZÚR JMK byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, přičemž pro značnou část území kraje vymezily územní rezervy. Pro takto vymezenou část území výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat *„Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (dále „**Územní studie**"). V odůvodnění návrhu AZÚR, v kapitole G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení je výslovně uvedeno, že Územní studie byla zpracována v **období 2017–2019** a stala se **hlavním podkladem** pro návrh AZÚR. Na Územní studii rozsáhle odkazovala již Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále „**Zpráva**"), která je podle S 42 odst. 4 stavebního zákona východiskem pro zpracování návrhu AZÚR.

Při zpracování Územní studie se přitom zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, které se však již do návrhu AZÚR na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu" (jehož průběh zákon přímo neupravuje) nedostaly. Podatel proto namítá, že dosavadní postup zpracování návrhu AZÚR vedl fakticky k tomu, že dotčeným orgánům, obcím a veřejnosti byla **odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení**, obsažených v Územní studii, jelikož jim byla v „oficiálním" procesu projednávání návrhu AZÚR předložena rovnou až „předvybraná" komplexní a koncepční varianta návrhu dopravního řešení (ve 3 dílčích subvariantách), která byla zpracována na základě Územní studie.

Územní studie má být přitom pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR, nikoliv materiálem „hlavním [a], jak je ovšem v návrhu AZÚR výslovně uvedeno (viz odůvodnění návrhu

AZÚR, kapitola G). Dle podatele jde tedy o nesprávný postup, když 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 S 37 odst. 2 stavebního zákona o možnosti výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje (tento smysl nemůže být naplněn ani formální existencí tří dílčích subvariant, přičemž skutečně koncepčně odlišná varianta řešení, založená na nezavlékání, resp. odvedení tranzitní dopravy z území města Brna a dalších obydlených území je pořizovatelem AZÚR ignorována). **Postup zpracování návrhu AZÚR proto neproběhl v souladu se zákonem.**

1.2 Nedostatečnost Územní studie

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě upozorňovala na **nedostatečnost Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro AZÚR, trpí logicky nedostatečností i samotný návrh AZÚR. Nejzávažnější nedostatky Územní studie přitom spočívají především **v nedostatcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., *„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* (září, 2019), které podatel k těmto připomínkám **připojuje, plně na něj odkazuje** a některé jeho pasáže dále cituje:

-Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti" (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod 11.8). Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS). **Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.**

-Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány. Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice") evokuje dojem, že nikoli. Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy. " Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel. " Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné

emisní parametry (např. vytíženost, tj. váhu) než osobní automobily. **Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.**

-Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že „síť referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice. **„**Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna. **Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách."**

V závěru na str. 7 expertního hodnocení rozptylové studie je jednoznačně uvedeno, že **„Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK"**

Obdobně jako k rozptylové studii bylo zpracováno i k akustické studii „Posouzení akustické části dokumentace Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019" zpracovatelem Ing. Karlem Šnajdrem (říjen, 2019), ve kterém je obsaženo celkem 53 zdůvodněných připomínek. Toto posouzení podatel rovněž ke svým připomínkám připojuje, plně na něj odkazuje a některé pasáže z něj níže cituje:

- Zpracovatelé Územní studie v dokumentu **neuvádějí ucelenou metodiku popisující přípravu výpočtových modelů** (způsob zpracování a výstupy dopravně inženýrských podkladů, způsob zpracování výškopisu stávajících a ve variantách řešených komunikací včetně případných mimoúrovňových křížení, způsob stanovení obytných objektů a počtu v nich žijících obyvatel, způsob stanovení výšky všech objektů atd.), **parametry jejich výpočtů, postup stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametry kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant**.

- Obecně platí, že omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti může být nedílnou součástí návrhu komunikační sítě zajišťující snížení negativního dopadu provozu na této síti na její okolí. **Proto vypuštění „omezujících faktorů" v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě vede k nesprávnému stanovení dopadu hodnoceného záměru na jeho okolí.**
- „Zpracovatelem uvedené sdělení: „Z důvodů rozsahu území byl výpočet hlukové zátěže ze silnic a dálnic počítán do 400 metrů od tělesa komunikace" **má rozsáhlý neblahý dopad na přesnost provedených výpočtů, a tudíž na hodnocení vlivu jednotlivých variant dopravních sítí na hlukovou situaci celého území.** Zpracovatel neuvádí, že by byl výpočet do 400 metrů od tělesa komunikace zajištěn definicí výpočtové oblasti v rámci modelu programu LimA. Ze všech publikovaných map vypočítaných hlukových pásem však vyplývá, že toto omezení „rozsahu výpočtu" (velikosti výpočtové oblasti) bylo provedeno nastavením parametru, Fetching radius" ve výpočtovém modulu programu LimA na hodnotu 400 m (nastavení parametrů výpočtu). Parametr „Fetching radius" udává dosah účinku zdroje hluku, tedy vzdálenost, do které se z energií šířenou ze zdroje hluku počítá, která je tak omezena na 400 m. Za touto vzdáleností se již s energií šířenou tímto zdrojem dále nepočítá. (...) Nezohlednění kumulativního účinku více zdrojů hluku vede k významnému podhodnocení hluku především v místech, kde se střetává více významných (hlučných) zdrojů hluku ve větší vzdálenosti od místa střetu, tj. pokud je výpočtový bod významně ovlivňován ze dvou nebo více zdrojů hluku, přičemž vzhledem vzdálenost od některého z významných zdrojů je pro tento bod větší než 400 m. "

- Zpracovatelem deklarovaná „Rovnost variant" ve výpočtové fázi, tak jak ji v Hlukové studii použil, je naprosto nesmyslným přístupem, který nevede k hodnocení očekávaného vlivu těchto variant na hlukovou situaci řešeného území. Takto provedené porovnání variant je v úrovni hypotézy, co by se stalo, kdybychom dopravní stavby projektovali a realizovali bez nutnosti dodržovat hlukovou legislativu ČR (tedy hygienické limity hluku z automobilové dopravy). **Není pak vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle Zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta.**
- Modely hlukových situací jsou zatíženy tolika deklarovanými či zjevnými zjednodušeními a výstupy jejich výpočtů jsou zatíženy tolika zjevnými chybami, že se nelze ztotožnit s tvrzením, že Hluková studie přináší značně konkrétní pohled. Ve studii použité postupy, a to především při zpracování vypočítaných dat, jsou místy **v příkrém rozporu jak s použitou výpočtovou metodikou NMPB, tak i s obecně známými doporučeními a v případě měření hluku i s normami a právními předpisy.**

Expertní posouzení akustické studie také jednoznačně v závěru uvádí, že **„celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty”**.

Zásadní vadou Územní studie je s ohledem na výše uvedené vady akustické i rozptylové studie skutečnost, že z ní vyplynulo zcela **chybné vyhodnocení variant dopravního řešení** (viz níže připomínky č. 2, 3 a 4), přičemž navíc kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně. Zohledněny nebyly následující klíčové požadavky:

- *maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,*
- *ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, D43, D46, D55, S8, Dl, D2), doložení nápravy protiprávního stavu s překračovanými limity znečištění ovzduší a hlučnosti,*
- *doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu; vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobé plánování, je nutné brát v úvahu nejen současné hodnoty zákonných limitů, ale i trendy na zpřísňování těchto limitů.*

V Uzemní studii se dále v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického" používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost”. **Tento termín však není v Uzemní studii definován** a nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat. „Dopravní účinnost" proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, když bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Např. není zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Toto modelování nijak nereflektuje širší evropské souvislosti dané zejména tím, že dálnice D43, Dl, D2, D55 a D52 jsou na základě orientačních map v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, pojímány jako součásti transevropské sítě TEN-T. Toto vymezení je pouze konstatováno v Politice územního rozvoje (PÚR) v jejím platném znění z roku 2015, ale nebylo nikdy řádně odůvodněno, ani vyhodnoceno v SEA.

Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU (a to nejen v ZÚR, ale i PÚR) vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně I/43, I/52 (D52) a I/55 (D55) tuto funkci pro dopravu s dojezdovými vzdálenostmi v rámci celé EU a jejího okolí buď neplní vůbec, nebo jen velmi omezeně. V predikci intenzit dopravy pro rok 2040 je nutné zohlednit tyto skutečnosti, což se v dopravním modelování pro Územní studii nestalo. Dopravní modelování je tedy zatíženo zásadní vadou a nemůže sloužit

ani jako věrohodný podklad pro rozptylovou a hlukovou studii.

Podatel shrnuje, že Územní studie byla použita ke zpracování předloženého návrhu AZÚR a v odůvodnění návrhu AZÚR je navíc označena za jeho „hlavní" podklad. S ohledem na výše uvedené však byla Územní studie zpracována chybně. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR. Při zpracování finálního znění AZÚR proto nelze dále k Územní studii přihlížet a je nutné, aby buď byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny, anebo bude zpracován nový návrh AZÚR, který bude transparentně obsahovat <u>všechny</u> doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené subjekty, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky.

Návrhy důkazů:

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*
- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku" z roku 2019 (říjen, 2019)*

1.3 Nerespektování požadavků Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP") vydalo ke Zprávě „Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrh u Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/201612/2018" (dále „Vyhodnocení"). Ve Vyhodnocení jsou uvedené některé požadavky, které se týkají **nutnosti důkladně posoudit dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, <u>a to v rámci posuzování vlivů na životní prostředí,</u> přičemž tyto požadavky dle podatele nebyly při zpracování návrhu AZÚR respektovány**. MŽP totiž ve Vyhodnocení uvádí, že:

- *„z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž **řešení je navrhováno v několika variantách**" (str. 5),*
- *„Dálnice Dl, D2 a D52 se podílí na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a jsou významným zdrojem hluku. **V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území"** (str. 6),*
- *„Při novém vymezování ploch a koridorů **v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách** nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat" (str. 8),*
- *„Požadujeme vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb **je třeba zohlednit stávající úroveň znečistění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů** stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší" (str. 8).*

Podatel s ohledem na výše uvedené požadavky konstatuje **dvě zásadní pochybení**. Jednak požadavkům MŽP nebylo dostatečně vyhověno, jelikož v návrhu AZÚR je prakticky představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení a **nedošlo proto k maximální možné míře prověření ploch a koridorů ve variantách** (některé koridory jsou sice vymezeny variantně, ovšem jen s dílčími odchylkami a koncepčně odlišná varianta dopravního řešení je pořizovatelem ignorována). Dále pak nebyl respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě však byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Uzemní studie a SEA, která na Územní studii odkazuje, **čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA**.

Připomínka č. 2: Nedostatečné zpracování SEA

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále „SEA") je dle podatele nedostatečné z následujících důvodů.

2.1 Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů — obcházení zákona

Na str. 184 SEA je podrobně popsáno, jakým způsobem došlo k celkovému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území JMK. Konkrétně se uvádí, že *„Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.* ***Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro AI ZÚR JMK****. V rámci územní studie byla zpracovaná hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území."*

Je tedy evidentní, že SEA je **opět nerozlučně a těsně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná** (viz připomínka č. 1.2). Dále je ve vyhodnocení SEA výslovně uvedeno, že výsledky rozptylové a akustické studie, jež tvořily podklad pro Územní studii, představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území. Jak však bylo uvedeno v připomínce č. 1.2, **rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet**.

Dále nedošlo ke splnění požadavků MŽP uvedených výše v připomínce č. 1.3, když např. MŽP požadovalo v rámci SEA **v co největší možné míře prověřit silniční varianty a výslovně upozorňovalo na problematickou „43"**: „V případě variantního záměru D43 je problematický zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území. "

Z výše citovaného odstavce je zřejmé, že proces SEA proběhl velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA bazírují na obsahu Územní studie (resp. její rozptylové a akustické studii), a to bez řádného hodnocení v SEA jako nedílné součásti návrhu AZÚR. V samotném procesu SEA se totiž zvažované varianty dopravního řešení, včetně Optimalizované varianty komunikace "43", jejíž koridor je v platných ZÚR JMK vymezen územními rezervami, již neposuzovaly, a tudíž nebyl ani naplněn požadavek MŽP a **celý postup SEA se jeví jako zcela flagrantní nezákonné obcházení zákona**.

2.2 Nedostatečný návrh opatření

Podatel dále namítá, že provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZÚR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 154 SEA je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například *„u ostatních záměrů jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako mírné až zanedbatelné*."

Dále u záměrů DS40 či DS43 se uvádí jak potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), ačkoliv dle podatele naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to ještě většímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna. U těchto záměrů je zároveň uveden potenciálně

negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a smysl hodnocení se vytrácí.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (MŽP, 2015, str. 49) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) výroků ZÚR, které však v příslušných pasážích SEA není dostatečně obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům (uvedeným na str. 157–161) bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní", opatření. Podle podatele je to však **naprosto krátkozraká a naivní (anebo účelová) představa, že se všechna tato (finančně nákladná) opatření zrealizují, natož aby se zrealizovala v co nejkratším možném časovém horizontu a bez významných a několikaletých stavebních prací na hloubení mělkých tunelů, a to i v intravilán města Brna, např. v hustě obydlené městské části Brno-Bystrc**.

Dále např. pro koridor DS40-A se uvádí, že jeho realizace *„**je možná pouze** při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v některých úsecích koridoru DS40-A nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu).*"

Obdobné formulace platí také pro koridory **DS40-B, DS40-C, DS41-A, DS41-B, DS42-A, DS42-B, DS43, DS44, DS45, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS59, DS60 a DS61**.

Podatel upozorňuje, že MŽP ve stanovisku ze dne 5. 1. 2016, č. j. 85166/ENV/15, k vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví z ledna 2016 výslovně uvedlo, že *„Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel" (...) „MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje **na využití všech jejich možností a neoddalování řešení** trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů."*

Podatel má za to, že s ohledem na odkazy na taková opatření, o kterých panuje značná pochybnost, že se vůbec kdy zrealizují je **návrh AZÚR zcela nedostatečný a musí být přepracován, jelikož ve stávající podobě není způsobilý zlepšit (v co nejkratší době) kvalitu ovzduší v městě Brně a v brněnské aglomeraci jako celku.**

Je také zcela **pominut zásadní konflikt s vírským a březovským vodovodem**, jehož prostřednictvím je zásobováno vodou cca půl milionu obyvatel JMK. Tento vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov a došlo by zde ke křižování tohoto kritického zdroje vody s komunikací „43" v „německé/bystrcké" variantě. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn, toto nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi o „*Úkolech pro územní plánování*."

2.3 Bagatelizace opatření směřujících k ochraně ptáků a regionálních biocenter

Na str. 165 SEA se uvádí, že *„Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. **Ptáci jsou natolik mobilní,** že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.*" Takové tvrzení je snad možné očekávat na úrovni laického hodnocení, nikoliv však na úrovni expertní, v SEA, kde vypovídá o **naprosté nekvalifikovanosti zpracovatele**. Podatel proto na toto tvrzení musí dále reagovat, resp. uvádí, v jakém směru je ochrana ptáků v SEA a potažmo v návrhu AZÚR nedostatečná.

Na úvod podatel zdůrazňuje, že MŽP stanovilo v rámci procesu SEA požadavek *„vyhodnotit vliv nově vymezených, aktualizovaných nebo jinak upravených záměrů na dotčená ZCHÚ kategorie*

CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka, přičemž je nutno posoudit, zda tyto záměry respektují limity využití území. Je nezbytné vyhodnotit, ***zda v důsledku realizace záměrů nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ. V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů na soustavu ZCHÚ.****"*

V JMK je v rámci NATURA 2000 vymezeno **osm významných ptačích lokalit**, jejichž převážná část se vyskytuje u jižní hranice s Rakouskem, tudíž část z nich bude negativně zasažena výstavbou koridoru D52. **Přinejmenším k tomuto záměru chybí jakékoliv bližší vyhodnocení a stanovení dostatečného opatření.**

Dále z analýzy Jihomoravské pobočky České společnosti ornitologické vyplývá, že se ptáci v Brně pozvolně rozšiřují, přičemž nejvyšší počet druhů ptáků byl zjištěn *„ve čtvercích s přítomností mokřadních biotopů, jako jsou Holásecká jezera nebo* ***Žebětínský rybník****. Z pohledu zvláště chráněných druhů jsou kromě mokřadů významná i území nové divočiny, tedy území po povrchové těžbě s navazujícími úhory, které představují jedinečné a ornitologicky velmi cenné biotopy. K takovým územím v Brně patří Hády nebo Černovická terasa."*[1] Z analýzy také plyne, že se rozšiřují i zvláště chráněné druhy (49), mezi nimi např. bukáček malý, dudek chocholatý nebo bělořit šedý.

Podatel záměrně upozorňuje na výskyt ptačí populace u Žebětínského rybníku, jelikož v jeho blízkosti je navržena tzv. „bystrcká" varianta D43, u které se navíc počítá s nadstandardními protihlukovými opatřeními, což může být i průhledná protihluková stěna, která je pro ptáky naprosto nevhodná a zapříčiňuje jejich každoroční úhyn. **Dle podatele i tato skutečnost měla být důkladněji prověřena, nikoliv komentována slovy, že ptáci jsou „natolik mobilní" a jejich ochranou se dále nezabývat.**

Dále má „bystrcká" varianta protínat regionální biokoridor RBC 230 — Holedná, což je unikátní rozsáhlá obora, poskytující útočiště rozmanitým druhům rostlin i živočichů, včetně ptáků. Dá se říct, že jde o jedno z nejcennějších odpočinkových míst v Brně a je vysoce žádoucí hledat jinou cestu,

[1] Dostupné zde: http://www.jmpcso.cz/_index.php/co-delame/mapovani-ptaku-brnal

která tuto lokalitu nenávratně nezničí. „Bystrcká" varianta má rovněž zasáhnout do regionálního biocentra RBC 215 — Bosonožský hájek, který spadá do NATURA 2000 a svou významností může oboře Holedná jistě konkurovat. V SEA rovněž chybí také posouzení vlivu komunikace „43" na lokalitu Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vyhodnocením ochrany fauny a flóry, zejména pokud jde o ochranu ptáků, a požaduje definované nedostatky napravit.

Připomínka č. 3: Protipovodňová opatření

Na str. 237, 258 a 247 - přílohy odůvodnění Al ZÚRJMK) jsou popisována Přírodě blízká protipovodňová opatření. Úprava vychází z požadavku Povodí Moravy a města Brna, cílem je zajistit, aby stavby realizované v rámci přírodě blízkých protipovodňových opatření měli status veřejně prospěšných staveb.

Citujeme z odůvodnění — „V konkrétním případě města Brna byla přírodě blízká opatření definována ve studii proveditelnosti „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků"

Připomínkujeme situaci v lokalitě katastrálního území Chrlice.

Není pravdou, že POP vychází pouze z citovaného materiálu: „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků", Statutární město Brno, vychází z dokumentu: Generel odvodnění města Brna, který byl připravován v letech 2006–2009. PPO mohly být přenášeny do územně plánovací dokumentace v letech 2010–2019 — nestalo se tomu tak.

V případě katastrálního území Chrlice a městské části Brno-Chrlice, dochází k rozvíjení PPO zejména ve smyslu Poldru Chrlice. Poldr Chrlice je však vytvářen účelově — z důvodu vyřešení záplavových vod ve městě Brně z obydleného území, avšak i z budoucích stavebních pozemků je

záplavová voda přesouvána do Chrlic. Problémem je však právní vymahatelnost Poldru Brno-Chrlice. Statutární město

Brno se snaží účelově prosadit Poldr Chrlice, který je však technicky nevhodný v dané lokalitě. Dochází k výraznému omezení majitelů nemovitostí (pro bydlení), které se nachází v blízkosti plánovaného Poldru Chrlic a také dochází ke změně odtokových poměrů Tuřanského potoka — kterého záplavové území není stanoveno a opět ohrožuje další stavby pro bydlení a podnikání.

Vybudování Poldru Chrlice pro stabilizované území Chrlic přináší problémy, a zásahy do nemovitostí a zanášení ochranných pásem — které však nejsou právně vymahatelné ani prostřednictvím VPS či VPO.

PPO v Brně – Chrlicích by měla být řešena ve spolupráci s vedením městské části a po technické stránce s minimálními riziky – Poldr Chrlice je špatnou technickou variantou a zároveň variantou nevhodnou.

Z výše uvedených důvodů podatel nesouhlasí s vymezením POP v katastru Brno Chrlice jako VPS či VPO.

Závěr:

Na základě výše uvedených připomínek je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR musí být zásadním způsoben přepracován. V dalším postupu pořizování AZÚR není možné vycházet z Územní studie, kterou současný návrh AZÚR označuje za „hlavní" podklad. Je nutné buď zpracovat Uzemní studii novou, ve které budou výše uvedené zpracovat nový návrh AZÚR, který

Vyhodnocení připomínek 1.1 a 1.2

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie a rozptylová studie. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

K ÚS JMK a jejím částem, k zhodnocení rozptylové studie (RNDr. Dvorská) a posouzení akustické části (Ing. Šnajdr) podrobněji v příloze vyhodnocení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 1.3

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K citovaným odrážkám z vyjádření a stanoviska MŽP uvádíme, že v případě 1. a 2. odrážky se jedná o konstatování. K požadavkům MŽP ve 3. a 4. odrážce sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů jsou v souladu se stavebním zákonem hodnoceny ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení na lokality Natura 2000.

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená", která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43" se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční sítě nahrazuje vhodnějšími.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.1

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.
Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.2

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou posouzeny vlivy záměrů a variant záměrů na životní prostředí v souladu s požadavky stavebního zákona.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.
V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Potenciální vlivy obvykle převažují. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení v kap. 6.

Dokumentace SEA navrhuje opatření s cílem minimalizace vlivů koridoru záměru. Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Ke spekulaci podatele o nerealizování příslušných opatření lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území.

Odkaz na stanovisko MŽP ze dne 05.01.2016 je nepřípadný, protože MŽP tímto apeluje na bezodkladné pořízení územní studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky 2.3

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci. SEA dokumentace byla zpracována v souladu s požadavky stavebního zákona. Projektant se posuzováním vlivů na ZCHÚ zabýval což dokládají hodnotící tabulky v příloze č. 2 dokumentace SEA.

Dále pak např. kap. A.4.3 a kap. A.6.2.3.

Ke koridoru D52 uvádíme, že koridor pro D52 je již v ZÚR JMK obsažen a není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a tudíž není ani předmětem posuzování z hlediska dokumentace SEA.

Podatel dále ve svém podání předjímá technická řešení protihlukových opatření, která budou projektována v navazujících řízeních.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz. hodnotící tabulky.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek a EVL Malhostovické kopečky záměrem D43-I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (např. kap. B.4.11.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Vyhodnocení připomínky č. 3

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl upraven rozsah plochy pro protipovodňové opatření na hlavních brněnských tocích ozn. POP10. Statutární město Brno uplatnilo požadavek na vymezení poldru Chrlice navržený v Generelu odvodnění města Brna již při projednání ZÚR JMK 2015 a 2016. V té době KrÚ JMK požadavku města nevyhověl, neboť tyto poldry nebyly obsaženy v podkladech uplatněných do návrhu ZÚR JMK Povodím Moravy, s.p. Na základě požadavku Statutárního města Brno ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 bylo prověřeno doplnění poldru Chrlice v součinnosti s vodohospodářskými orgány a s využitím „Generelu odvodnění města Brna“ a studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků, 3. část“ (Aquatis a.s., 09/2015).

Důvodem vymezení ploch pro protipovodňová opatření je snížit ohrožení obyvatel, majetku a v neposlední řadě také ochrana historických a kulturních hodnot.

K namítané technické nevhodnosti poldru uvádíme, že plocha nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve které je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu.

Upřesnění koridoru na území městské části tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do plochy pro poldru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) plochu v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro realizaci poldru. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a dalších složek území.

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.