

Kapitola L

Rozhodnutí o námitkách

L. Rozhodnutí o námitkách**ROZHODNUTÍ****o námitkách uplatněných proti návrhu****Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje v souladu se zákonným zmocněním podle § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 7 odst. 2 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a na základě návrhu rozhodnutí o námitkách zpracovaného Krajským úřadem Jihomoravského kraje ve smyslu 42 odst. 4 a § 39 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, rozhodlo o námitkách uplatněných proti návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Obsah kapitoly:

L.1. Námitky obcí	321
L.1.1. Obec Dolní Loučky	321
L.1.2. Městys Drásov	322
L.1.3. Obec Hevlín	324
L.1.4. Obec Jinačovice	325
L.1.5. Město Kuřim	374
L.1.6. Obec Lubě	376
L.1.7. Obec Malá Lhota	379
L.1.8. Obec Malhostovice	381
L.1.9. Město Modřice	431
L.1.10. Obec Moravany	432
L.1.11. Obec Nebovidy	482
L.1.12. Obec Ostopovice	530
L.1.13. Obec Podolí	575
L.1.14. Město Rajhrad	577
L.1.15. Obec Skalička	582
L.1.16. Obec Skryje	631
L.1.17. Město Šlapanice	632
L.1.18. Obec Troubsko	636
L.1.19. Městys Velké Němčice	691
L.1.20. Obec Všechnovice	695
L.1.21. Obec Zakřany	745
L.1.22. Město Židlochovice	747
L.2. Námitky zástupců veřejnosti	750
L.2.1. Jana Pálková	750

L.2.2.	Martin Holemý	760
L.2.3.	Libor Dolák.....	767
L.2.4.	Pavel Škarvada.....	775
L.2.5.	Dana Vonková.....	783
L.2.6.	Karel Taft	792
L.2.7.	Oldřich Pokorný.....	803
L.2.8.	Monika Šimková	815
L.2.9.	Veronika Foralová.....	820
L.2.10.	Jana Picková.....	825
L.2.11.	Zdeněk Jobánek.....	833
L.2.12.	Pavel Veleba	841
L.2.13.	Jaromír Foltýn.....	850
L.2.14.	Zuzana Hortová	860
L.2.15.	Milan Švejda	873
L.2.16.	Patrik Krejčí.....	885
L.2.17.	Tomáš Havelka	893
L.2.18.	Leoš Jelínek.....	902
L.2.19.	Josef Komárek	911
L.2.20.	Jaromír Šťastný.....	919
L.2.21.	Matěj Hollan	925
L.2.22.	Petr Firbas.....	945
L.2.23.	Květoslav Pazourek.....	955

L.1. Námitky obcí**L.1.1. Obec Dolní Loučky**

Poř. Číslo	O 095	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	TVaWA	Č.j.	JMK 83836/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Dolní Loučky / 595527			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Jiří Mašek, starosta obce			
Adresa / sídlo		Dolní Loučky 208, 594 55 Dolní Loučky					
Námitka <u>Vymezení území dotčeného námitkou</u> Dolní Loučky <u>Obsah námitky:</u> V projednávání nebyla žádná informace ohledně řešení silniční dopravy řešení přeložky silnice III/3795 v případě RLAPV03 – Lokalita Kuřimské Jestřabí. <u>Odůvodnění námitky:</u> Promítá se nám do změny ÚP. Žádáme o informování o případných jednáních RLAPV03.							
Vyhodnocení námitky Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Námitka byla vyhodnocena následovně: Námitka se zamítá. <u>Odůvodnění:</u> Návrh A1 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; Zpráva o uplatňování ZÚR JMK stanovila obsah A1 ZÚR JMK. Ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK nebyly uplatněny připomínky k prověření řešení přeložky silnice III/3795 v souvislosti se záměrem RLAPV03. Přeložka silnice III/3795 v souvislosti se záměrem RLAPV03 tedy není předmětem řešení A1 ZÚR JMK. Pro úplnost dodáváme, že v platných ZÚR JMK jsou pro řešení územních rezerv pro LAPV stanoveny následující úkoly pro územní plánování: a) V ÚPD dotčených obcí vymezit územní rezervu pro umístění lokality akumulace povrchových vod – LAPV a stanovit podmínky pro její využití. b) Prověřit a vymezit v ÚPD obcí územní rezervu pro vyvolané přeložky veřejné infrastruktury. Z bodu b) vyplývá pro územní plán Dolní Loučky, resp. jeho změnu, úkol prověřit a vymezit územní rezervu pro vyvolanou přeložku veřejné infrastruktury, tj. silnici III/3795.							

L.1.2. Městys Drásov

Poř. číslo	O 102	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82222/2020										
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Drásov / 582972													
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Martina Bočková, starostka městyse													
Adresa / sídlo		Drásov 61, 664 24 Drásov															
Námitky <u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u> Uvedené námitky se vztahují k dotčenému území katastru městyse Drásov a dopravním vazbám v JMK. <u>Obsah námitky:</u> 1. Podáváme námitku proti vymezení koridoru komunikace 43 v německé variantě. 2. Podáváme námitku proti skutečnosti, že není řešen dopravní obchvat Brna, není plně dořešeno propojení plánované komunikace 43 s Brnem a další dálniční sítí. <u>Odůvodnění námitky:</u> Ad 1) Plánované trasování představuje významný negativní dopad (včetně hlučnosti a znečištění ovzduší) na katastry jak naší obce Drásov, tak obcí Malhostovice, Vsechovice a Skalička. Blízkost obytné zástavby k takto navrhované rychlostní komunikaci představuje tedy riziko ohrožení zdraví obyvatel a životního prostředí. Ad 2) K textu námitky doplňujeme, že navrhovaný koridor komunikace 43 koncepčně neřeší složitou dopravní situaci v trase Brno-Svitavy.																	
Vyhodnocení námitek Z hlediska věcného obsahu byly v předmětném podání formulovány dvě námitky. Námitky jsou samostatně odůvodněny. Námitky byly vyhodnoceny následovně: Námitka č. 1 proti vymezení koridoru komunikace D43/S43 v německé variantě se zamítá . <u>Odůvodnění:</u> Územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016, včetně územní rezervy pro vedení dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německá“, byly prověřeny při zpracování ÚS JMK, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Na základě výsledků územní studie byly vybrány varianty D43-I/43. Vymezení koridoru komunikace D43/S43 v návrhu A1 ZÚR JMK vychází ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (Zpráva o uplatňování), která byla zpracována a projednána v souladu se stavebním zákonem. Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu A1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími. Návrh A1 ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde může docházet k překračování limitů hluku a znečištění ovzduší a tím k riziku ohrožení zdraví obyvatel a životního prostředí. K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány																	

potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru 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 I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

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.

Námítka č. 2 směřující proti některým částem dopravního řešení **se zamítá.**

Odůvodnění:

Tvrzení uvedená v námitce, tj. že není řešen dopravní obchvat Brna, není plně dořešeno propojení plánované komunikace 43 s Brnem a další dálniční sítí a že navrhovaný koridor komunikace 43 koncepčně neřeší složitou dopravní situaci v trase Brno-Svitavy jsou zcela obecná. Není specifikováno, v čem obec spatřuje namítané nedostatky řešení, tvrzení nejsou podložena žádnými argumenty a lze je tedy považovat za subjektivní názor podatele.

K problematice dopravního řešení, které zahrnuje i jmenované oblasti, uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena ucelená dopravní koncepce. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce.

Dopravní koncepce JMK vymezená v platných ZÚR JMK 2016 byla potvrzena rozsudky soudů. Návrh A1 ZÚR JMK řeší výběr dílčích variant již stanovené koncepce.

Jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, jejímž cílem bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv, a to včetně územní rezervy pro vedení dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice, kterou je dotčena obec Drásov.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na životní prostředí a lidské zdraví, které varianty posoudily v podrobnějším měřítku.

Dopravním modelováním dochází 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.

Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Jedním ze závěrů územní studie současně byl podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež byly v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování A1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení A1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění A1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění A1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Vzhledem k výše uvedenému zevrubnému posuzování, kterému byly podrobeny ZÚR JMK a ÚS JMK, považujeme tvrzení týkající se dopravního řešení A1 ZÚR JMK uvedená v námitce za neopodstatněná.

L.1.3. Obec Hevlín

Poř. číslo	O 121	Datum	16.06.2020 16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83716/2020 JMK 83717/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Hevlín / 594032			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Antonín Pichanič, starosta obce			
Adresa / sídlo		Hevlín 224, 671 69 Hevlín					

Námitka

Vymezení území dotčeného námitkou:

k. ú. Hevlín, k. ú. Šanov nad Jevišovkou

Obsah námítky:

Žádost o doplnění trati č. 245 do oddílu D.1.3. se stejnými požadavky na uspořádání a využití území jako u tratě č. 244.

Odůvodnění námítky:

V současnosti se připravuje (SUDOP Brno) revitalizace trati 244 s návazností na Znojmo od Brna, včetně výrazného zvýšení traťové rychlosti. Trať č. 244 je páteří dopravní obslužnosti Znojemska a jižního Brněnska. V současnosti probíhající rekonstrukce železničního uzlu Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov by proto měla zohlednit i rozvoj ústí trati č. 245. Dopravní politika ČR pro léta 2014-2020 si jako jednu z priorit stanovuje „Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy“. V rámci programu Interreg připravuje CDV, v. v. i. (dokončení 2021) projekt obnovy přeshraničního spojení z Hevlína do Lávy nad Dyjí (Laa an der Thaya), kde dojde k opětovnému

spojení tratí z Brna přes Moravský Krumlov a Hrušovany nad Jevišovkou do Hevlína a z Lávy přes Mistelbach a Wolkersdorf do Vídně, na letiště Schwechat a do Wolfsthalu u Bratislavy. Na rakouské straně je dnes již elektrifikovaná trať jednou z dopravních priorit Dolního Rakouska a připravuje se její zdvojkolejnění. Trať má enormní význam nejen pro dopravní obslužnost mikroregionů Hrušovansko, Miroslavsko, Moravskokrumlovsko a Land um Laa, ale i jako součást budoucího rychlého a ekologického spojení Brno-Znojmo a alternativní trasa vedle přetíženého železničního uzlu Břeclav. Trať je rovněž klíčová pro udržitelnou nákladní dopravu, v současnosti je místní rozsáhlá produkce řepy, cukru, obilí, kyseliny citronové (Jungbunzlauer), stavebních materiálů a dřeva přepravována buď velkou oklikou nebo kamiony. Trať 245 by měla být opět uvedena jako regionální jednokolejná (s přípravou na druhou kolej jako v případě trati č. 244) ve veřejném vlastnictví (SŽDC ji převádí na obec Hevlín) se závazkem provozování příležitostné osobní dopravy a s potenciálem rozvoje v rámci spojení mezi Brnem a Vídní přes Hrušovany nad Jevišovkou.

Vyhodnocení námitky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Návrh A1 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. Při projednání Zprávy o uplatňování ZÚR JMK nebyly uplatněny ze strany Ministerstva dopravy, požadavky na optimalizaci tratě č. 245, nebyly uplatněny ani požadavky ze strany obce Hevlín. Požadavky či připomínky nebyly uplatněny ani v rámci společného jednání o Návrhu A1 ZÚR JMK, záměr tedy nebude v rámci A1 ZÚR JMK řešen.

L.1.4. Obec Jinačovice

Poř. číslo	O 182	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83648/2020
Obec JMK (identifikační údaje)	název obce / ICOB:			Jinačovice / 583171			
	osoba oprávněná jednat jménem obce:			Jan Kazda, starosta obce			
Adresa / sídlo		Jinačovice 83, 664 34 Kuřim					
Námítky Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „ AZÚR JMK “). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020. Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „ stavební zákon “), prostřednictvím zastupitelstva obce k návrhu AZÚR JMK následující námítky : Námitka č. 1.: Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43 Vymezení dotčeného území: Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“. Odůvodnění námítky:							

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace 43“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „Bystrcká varianta“) a tzv. optimalizovaná varianta – západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „Optimalizovaná varianta“).

Výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Cílem územní studie mělo být podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a na území města Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Územní studie byla zpracována v letech 2017–2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“ (dále jen „Územní studie“), jejímž výsledkem bylo odmítnutí všech variant „obchvatu města Brna“ a doporučení dvou subvariant Bystrcké varianty. (D.3 a S.1). Následně dodatkem předmětné studie byla navržena ještě varianta třetí, S.10, zpracovateli označená jako tzv. varianta „poučená“.

Po zpracování Územní studie pořizovatel zpracoval Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 (dále jen návrh Zprávy). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení se závěrem zpracovat AZÚR JMK. V kapitole F. tohoto návrhu Zprávy pořizovatel formuloval „zadání“ pro AZÚR JMK, do něž převzal výsledky studie. Tento postup je nesprávný, protože územní studie je pouze podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, nikoliv však podkladem závazným, a nelze proto bez dalšího přebírat do územně plánovací dokumentace „rozhodnutí“, resp. „výběr varianty“, učiněný v územní studii. Tímto způsobem proto nebylo možné odmítnout variantu „obchvatu Brna“. Platí totiž, že „Územní studie nemůže být nikdy závazným podkladem pro rozhodování, neboť jde o odborný podklad, který nebyl projednán s dotčenými subjekty a schválen žádným k tomu příslušným orgánem. Tak jako je tomu dosud, je možné studii využít k prokázání proveditelnosti záměru v území bez ohrožení dalších zájmů. Nikoliv však jako důkaz opaku – rozpor záměru se studií nemůže být bez dalšího důvodem k jeho neschválení, jen je třeba posoudit jej na základě dalších podkladů.“¹

Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK.

Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu

AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké – varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla.

Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zapracována do návrhu AZÚR na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: *„Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. **V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů.** Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. **Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami.** Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona.“* (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK

neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č. 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflektuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: „**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržená v rámci A1 ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“**, tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10.**“ Obdobně se v části řešící návrh „Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)“ (str. 150) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podminily podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.“

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitok zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „*nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně*, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. **Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna**, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení

vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.“ Úrovně zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflektuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám, a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

¹ Viz vyjádření předsedy Nejvyššího správního soudu, JUDr. M. Mazance ze dne 23. 12. 2019, č.j. Sleg 244/2019, zaslané ministryni pro místní rozvoj.

Námítka č. 2: Vady Územní studie

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsaných vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbývá než napadat vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především v **nedostacích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddelitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nerefletoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých

variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému. RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzata z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).*“ Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zpracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že „*popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.*“ Dále je upozorňováno na skutečnost, že „*popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.*“ Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané „*Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování*“ není vypořádáním argumentace obsažené v citovaném expertním posouzení RNDr. Dvorské, Ph.D. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. To platí i pro větu z vyjádření MŽP „*Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší*“. Identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny.

Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v expertním posouzení s názvem „*Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019*“ (říjen, 2019). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: „*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.*“ Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že „*celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty*“.

Na expertní posouzení Ing. Šnajdra pořizovatel nereagoval žádným nápravou vad hlukového posouzení ani jejich vyvrácením nezávislým odborníkem. Hluková studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

Vyjádření zpracovatele územní studie, resp. rozptylové a hlukové studie, jejichž závěry byly výše citovanými expertními posouzeními zpochybněny napadeny, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Je tomu tak tím spíše, že zpracovatel územní studie, společnost knesl kynčl architekti s.r.o., se dlouhodobě věnuje zakázkám a projektům výstavby obytných souborů ve městě Kuřimi (Obytný soubor Záhoří-sever, Obytný soubor Záhoří – 1., 2., 3. etapa²). Výsledná podoba ZÚR JMK po vydání AZÚR JMK, konkrétně vymezení koridoru pro obchvat Kuřimi, přitom bude mít zásadní vliv na realizovatelnost uvedených záměrů obytných souborů. Lze v této souvislosti poukázat na proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří, z jehož Oznámení EIA³ vyplývá, že objednatel je právě společnost knesl kynčl architekti s.r.o. Na str. 10 tohoto Oznámení EIA se uvádí, že „V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 – Brno – Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi“. Předmětné Oznámení EIA vychází z předpokladu realizace tzv. „jižního obchvatu Kuřimi“, tj. nové komunikace v těsné blízkosti k dnešnímu dni stále ještě nedostavěné nové obytné zástavbě v lokalitě „Díly za sv. Janem“, ačkoliv v roce 2017, kdy bylo Oznámení podáno příslušnému orgánu, nebylo jakkoli rozhodnuto kudy obchvat Kuřimi povede. V platných ZÚR JMK z roku 2016 jsou vymezeny variantní územní rezervy pro jižní i severní obchvat Kuřimi. V charakteristice lokality obytného souboru Kuřim – Záhoří byla tedy v Oznámení EIA již v roce 2017, a to bez opory v ZÚR JMK, předjímana varianta výhodná pro realizaci výše uvedených záměrů. Je tedy zřejmé, že postavení zpracovatele územní studie není nezávislé.

Lze shrnout, že zásadní vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43.** Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,
- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů 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, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísnování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní**

modelování, nebylo provedeno dostatečně, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitku č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- *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 Viz například <http://tvkotva-kurim.cz/index.php/2018/02/03/ikotva605-verejne-predstaveni-projektu-noveho-kurimskeho-sidliste-zahori-pokracovala-ferinova-liga-sk-kurim-pozvanka-na-kvalifikaci-verbiru-do-straznice-retro-2005-jinacovice-verejne-projednavan/>

³ Viz https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX0pITTEzNTNfb3puYW1lbmlETONfMjcwNzQwNTM0NzZOTA4MTYwMS5wZGY/JHM1353_oznameni.pdf

Námitka č. 3: Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námitek:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, však nebyly při zpracování návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek 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;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejvhodnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obojití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011–526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „*Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí.*“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011–43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek čj. 1 Ao 7/2011–526, bod 130) tedy podle NSS neplatí obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných

během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 AOs 1/2012–105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternativy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplnuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Námitka č. 4: Nedostatky vyhodnocení SEA

Vymezení dotčeného území

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejích jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn

závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR 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 provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neproověření realizovatelnosti navrženého řešení

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. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „*záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel*“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „*záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,*“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována, a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „*Naplňováním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezatížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – **protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení)**, opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.*“ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „*Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. **V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací)**, nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.*“

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umisťovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření, a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdlouhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Námítka č. 5: Vady stanovisek KHS a MŽP

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční

sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námitky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že „posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,“ je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transnitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území, a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena, pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že „není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.“

S ohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflektuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho uvedlo, že „Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM₁₀ (místy i PM_{2,5}) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“. S tímto rozporem se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Námitka č. 6: Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Vymezení dotčeného území:

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Odůvodnění námitky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna**. (...) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. (...) Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, 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 s cílem **zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje** a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) **sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí**.“

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části *RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim* (str. 183) omezuje na tvrzení, že „ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).“

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1 Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblastí, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlučnosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navyšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavlčením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námítku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů

pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (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;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlečení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2 Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystřské varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla

prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neproověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 nejceněnějších 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje 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. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoliv z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehrady.

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. Vsouvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem, aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes správné území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZUR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteční a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno – Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahují veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava – Žilina – Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s tranzitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlečena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014)⁴⁴ (dále jen „Studie“ - dostupná na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž „Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.“ Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN – T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

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. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko – polských hranic u města Walzbrych je stavena dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely.

Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobilá odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobilá dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmána JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu 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 navrhované typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- *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*

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava. Požaduje před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém umístí a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak

nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

⁴ „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014) – dostupný na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>

Námítka č. 7: Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Vymezení dotčeného území

Území města Kuřimi a jeho okolí

Odůvodnění námítky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZÚR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)“ (str. 154-155) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematičtější řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. 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. (...) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (...) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také **požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).“

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: „Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (...) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení 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. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů.

Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitzí dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transitzí dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobila podstatně ulehčit zátěži v území.

Námítka č. 8: Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celkové realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení

nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Námítka č. 9: Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Vymezení dotčeného území:

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Námítka č. 10: Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR JMK pak čítá 1 404 stran. Souběhem

procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JKM vzato v úvahu a participativní fáze nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námitky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních zákonných lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů. Formálním aspektem práva účastnit se řízení o návrhu územně plánovací dokumentace není předmět tohoto práva vyčerpán. Smysluplná a efektivní účast v tomto řízení o návrhu územně plánovací dokumentace nepochybně vyžaduje, aby bylo pro každého zájemce možné se zveřejněným návrhem v dostatečném rozsahu věcně seznámit. K tomu musí správní úřad poskytnout lhůtu splňující nejen minimální požadavky zákona, ale skutečně přiměřenou. Lze v tomto směru poukázat na § 39 odst. 1 správního řádu, podle nějž „*Správní orgán účastníkovi určí **přiměřenou** lhůtu k provedení úkonu, pokud ji nestanoví zákon a je-li toho zapotřebí. **Určením lhůty nesmí být ohrožen účel řízení ani porušena rovnost účastníků***“ (zdůraznění podatel). K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009, č.j. 2 As 25/2009 – 63, kde je v bodě [20] uvedeno: „***Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, sp. zn. 7 A 198/2000, „(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta k nahlédnutí do spisu (§ 23 a § 27 spr. ř.), a v důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.)“***“ (zvýraznění podatel).

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 – 400, kde je uvedeno: „*s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která **konstantně dovozuje, že přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost, vázanost na určitý proces apod. Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu. Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013 - 38: „Jestliže se jedná o poměrně složitou věc, je nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům, případně dalším osobám (...)***“ (zvýraznění podatel).

Současně lze poukázat i na § 8 odst. 1 správního řádu, podle nějž „*Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby.*“ Krajskému úřadu nepochybně bylo známo, že a v jakých lhůtách probíhá projednávání návrhu ÚP Brna, protože v tomto procesu vykonává pravomoc nadřízeného orgánu územního plánování. Krajský úřad však tuto skutečnost nijak nezohlednil.

Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526v němž se mj. uvádí, že, „*Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž **právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně***

jedné a veřejnosti na straně druhé.“ Plnohodnotným naplněním požadavku na „dialog“ veřejnosti s úředními osobami stěží je situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: „Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. **Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy** [přiměřeně srov. nálezn Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80/2011 Sb.), <http://nalus.usoud.cz>].“ (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsaných základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. **Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] - [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace.**“ (zvýraznění podatel).

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že „stanovený termín veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: „S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK posunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá.“

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.

Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námítky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR 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,
- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů,
- navrhovat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Vyhodnocení námitek:

Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání formulováno 10 námitek. Námítky jsou samostatně odůvodněny.

Námítky byly vyhodnoceny následovně:

Námítky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, se zamítají.

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „.... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této Námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu*

samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

V rozsudku ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 - 150, pak Nejvyšší správní soud (byť k územním plánům) vyhodnotil, že *„volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu (zde AZÚR), v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (...) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení*

z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů* uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní

a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námítka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studii a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených

profilech

- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavků vztahujícím se k 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.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

K dlouhodobému překračování limitů znečištění ovzduší pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší

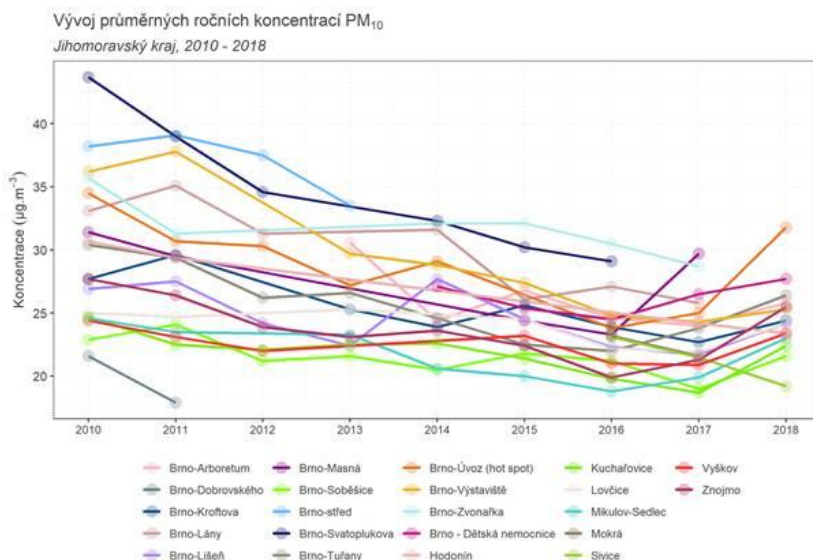
24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2 .

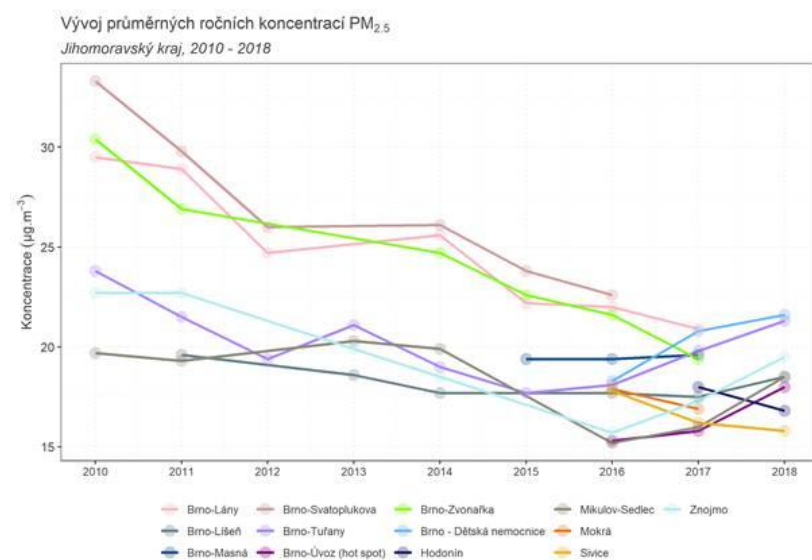
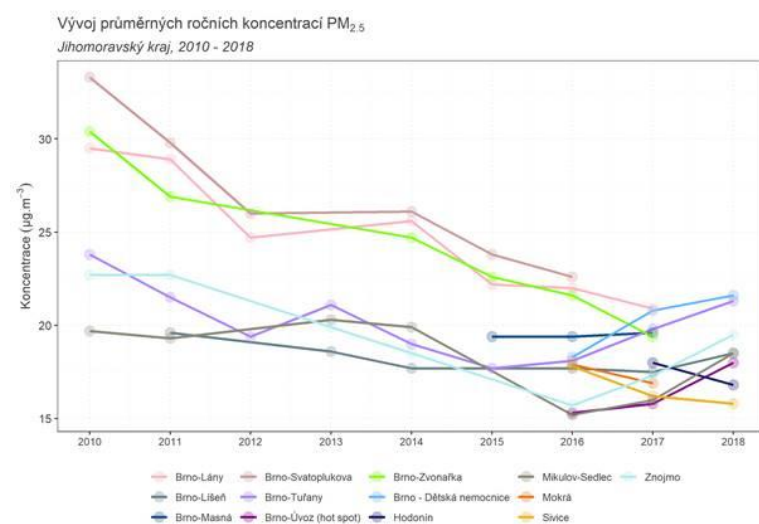
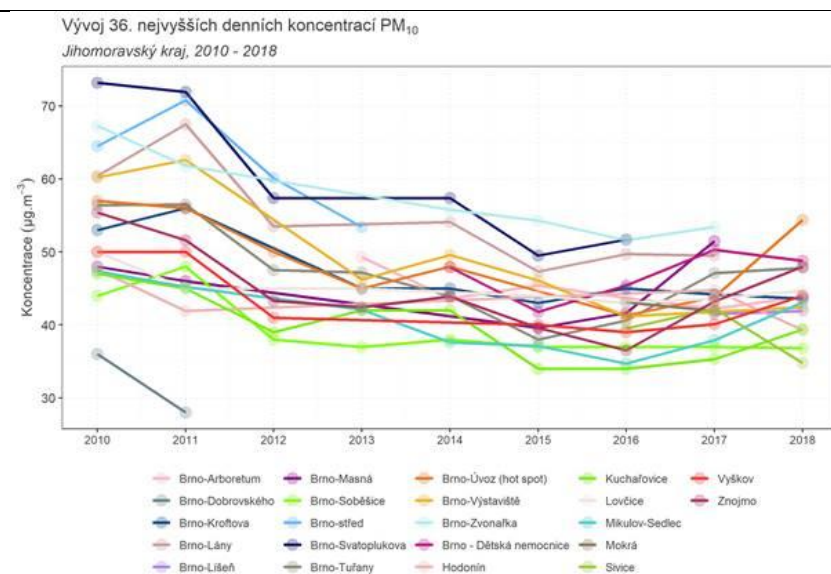
Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

Jen pár grafů pro ilustraci –





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění:	Brno – Tuřany
data:	za rok 2019
reprezent. dat:	oblastní měřítko (4 až 50 km)
typ měř. programu:	manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
- četnost překročení IL – 0 případů/rok
- MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
- průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
- četnost překročení IL – 11 případů/rok
- průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
- maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	[µg/m ³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

e** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhové vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích

5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspence prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteří silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 tomu, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřipustná, 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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení

účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námítce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty 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. 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námítka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům

MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

*1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.***

*2. Při novém vymezení ploch a koridorů v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejpríjemnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.***

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezeným plochám a koridorů. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevznese konkrétní požadavek na zapracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení Námitky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení Námitky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námitka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, se zamítá.

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Námitky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, se zamítají.

Odůvodnění:

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. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnice: -2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska*

minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „*Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*“

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění

ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejružnější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. 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.“

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námitky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námitky 2.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevzdá tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námitka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střešníček pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střešníček pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.“*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační, jak uvádí podatelé.

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.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, se zamítá.

Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, se zamítají.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

○ 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).

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov – Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „...Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...“

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení Námitky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně

(umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7, nevhodné řešení obchvatu Kuřimi, se zamítá.

Odůvodnění:

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy*. Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. 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.

K dalším obavám obce k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

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. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

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 bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.*

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 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 bodě e) je uvedeno Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

K namítanému nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 8, rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neprověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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 podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Podrobněji vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání Námítky č. 2. Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM₁₀, 74,3% emisí PM_{2,5}, 98,3% emisí BaP, 8,3% NO_x)**

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojede centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojede mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NO_x poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analyza_kvality_ovzdusi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), 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.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení Námitky 2.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námitka č. 9, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námitka č. 10, porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez

ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít Námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za neopodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném

jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu právnické osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších přepisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání jako „zřetele hodné“. KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem na pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Krajský úřad se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní

ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako „zřetele hodné“. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlení ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, již byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

L.1.5. Město Kuřim

Poř. číslo	O 242	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83816/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Kuřim / 583251			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Ing. Drago Sukalovský, starosta města			
Adresa / sídlo		Jungmannova 968/75, 664 34 Kuřim					

Námitka

Město Kuřim tímto podává připomínku k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání v tomto znění:

1. V textové části ZÚR JMK změnit bod (118b), Úkoly pro územní plánování, a), takto: „Zpřesnit a vymežit koridor DS45, Kuřim, jižní obchvat Kuřimi, s ohledem na přepravní funkci a požadované technické parametry tak, aby byly současně minimalizovány negativní dopady v oblasti životního prostředí, zvláště na obytnou zástavbu.“
2. V textové části ZÚR JMK změnit bod (118b), Úkoly pro územní plánování, e), takto: „Zajistit pro koridor DS45 Kuřim, jižní obchvat, nadstandardní protiemisní a protihluková opatření, spočívající zejména ve vedení komunikace tunelem pod masivem Kuřimské hory v největší možné délce, mimo tunel pak v zářezu všude tam, kde je to technicky možné a efektivní z hlediska protiemisní a protihlukové ochrany, dále v ostatních úsecích doplnění protihlukových zdí a překrytí vozovky na mostní konstrukci tubusem.“

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka požadující úpravu navrženého znění bodu 118b) ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) je v kap. A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima* konstatováno, že u některých dopravních záměrů (včetně

DS45), které odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel. Obdobně byl dle kapitoly A.6.2.2. *Vliv na obyvatelstvo a lidské zdraví* ze stejného důvodu identifikován potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv z hlediska hlukové zátěže obyvatelstva. Současně je však u záměrů, které sice odvádějí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě (rovněž včetně DS45), uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv. U takových záměrů 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 téže kapitole jsou dále uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací, konkrétně k záměru DS45 uvedeno, že *„Realizace koridoru DS45 je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je nutné uvažovat i s nadstandartními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména v úseku úrovně odpovídajícímu zastavěnému území města Kuřim (úsek od napojení na silnici II/386 (MÚK Česká) po křížení nové komunikace se silnicí III/3845 (MÚK Kuřim – jih). Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrhnuté v projektové dokumentaci záměru.“*

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS45 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy 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 DS45 Kuřim, jižní obchvat, uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS45.

Opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS45 navržená v dokumentaci SEA jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [118b] do Úkolů pro územní plánování, které jsou určeny orgánům územního plánování k následnému zpřesnění v nástrojích územního plánování. Ze znění odstavce a) bodu [118b] navrženého v námitce vyplývá, že podatel požaduje při zpřesňování a vymezování koridoru DS45 uplatnit hledisko minimalizace negativních dopadů v oblasti životního prostředí a zvláště na obytnou zástavbu. K tomu uvádíme, že požadavek minimalizace dopadů na životní prostředí je v bodě [118b] již stanoven v odstavci c), a to jmenovitě dle jeho jednotlivých aspektů (přírodní park, prvky ÚSES, zábor ZPF a PUPFL, vodní zdroje, povrchové vody, krajinný ráz, průchodnosti krajiny). Obdobně požadavek minimalizace dopadů na obytnou zástavbu je v bodě [118b] již vtělen do odstavce d), mj. s ohledem na potřebu protihlukových opatření a snížení imisí z komunikace.

Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou stanoveny v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR stavbu neumísťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území.

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního

významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

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

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

Přesné umístění protihlukových opatření bude řešeno v rámci podrobnějších dokumentací.

Vzhledem k tomu, že námitka směřuje mj. k ochraně obytné zástavby, tedy k ochraně zdraví obyvatel zejména z hlediska znečištění ovzduší a hluku, doplňujeme, 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.

L.1.6. Obec Lubě

Poř. číslo	O 279	Datum	12.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 80997/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Lubě / 581992			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Jana Formánková, starostka obce			
Adresa / sídlo		Lubě 15, 679 21 Lubě					
Námítky							
1. Návrh zasazuje trasování D43/S43 v oblasti Skalička — Lubě — Žernovník do oblasti nedotčené přírody včetně regionálního biocentra, unikátní přírodní památky ev. č. 1874 0 rozloze 9,4 ha Krkatá baba a do těsné blízkosti přilehlých sídel. Toto významně poškodí v dotčené oblasti životní prostředí obyvatel a ohrozí jejich zdraví. Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK zahrnout pro trasování D43/S43 koridor mimo obydlené oblasti v tzv. „Optimalizované variantě“, Optimalizovaná varianta dálnice D43 byla bez relevantního důvodu vypuštěna, Tato varianta tvoří plnohodnotné obchvaty všech obcí na ose plánované komunikace, včetně Brna. 2. Návrh aktualizace ZÚR je postaven na výsledcích územní studie, jejíž správnost byla mnohokrát zpochybněna včetně důkazních materiálů a odborných posudků, Jsme přesvědčeni, že kritéria hodnocení variant byla stanovena nedostatečně vzhledem k poškození krajiny. Požadujeme, aby Aktualizace ZÚR byla tvořena pouze na základě důvěryhodných a obsahově správných podkladů bez rizika chyb, které mohou zásadně poškodit a ohrozit desetitisíce lidí. 3. Návrh Aktualizace ZÚR obsahuje podmínku výstavby nadstandardních opatření v blízkosti obydlených území, Neobsahuje však definici „blízkosti“ a nelze tak s jistotou zaručit, že budou dotčení obyvatelé skutečně těmito nadstandardními opatřeními dostatečně ochráněni. Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK jasně definovat pojem „blízkosti“ minimálně na 500 m, tak							

aby nemohl být tento pojem později špatně vyložen a obyvatelé poškozeni.

4. Návrh Aktualizace ZÚR obsahuje v blízkosti obytných oblastí podmínku výstavby nadstandardních opatření ve formě zakrytí, tunelu nebo tubusu. Neobsahuje však **omezení pro vedení na mostních konstrukcích**, které samy o sobě zesilují hluk a které vedou výše než obytná zástavba a dovolují tak hluku se šířit mnohem lépe a dále,

Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK jasně zakotvit, aby na mostech a estakádách byly vybudovány protihluková opatření tak, aby se hluk neroznášel do krajiny, Zakotvit dostupnost soukromých pozemků, která bude vzhledem k členitosti a výškovým rozdílům krajiny v katastru obce Lubě velmi náročná.

Námítka byla schválena Zastupitelstvem obce Lubě dne 1.6.2020, usnesení č. 3/0106/2020.

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu byly v předmětném podání formulovány čtyři námítky. Námítky jsou samostatně odůvodněny.

Námítky byly vyhodnoceny následovně:

Námítka č. 1, požadující zahrnout pro trasování D43/S43 koridor mimo obydlené oblasti v tzv. Optimalizované variantě, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K požadavku vedení trasy D43/S43 v tzv. Optimalizované variantě uvádíme, že jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, jejímž cílem bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv, a to včetně územní rezervy pro vedení dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice, kterou je dotčena obec Lubě.

Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na životní prostředí a lidské zdraví, které varianty posoudily v podrobnějším měřítku.

Územní studie JMK umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Jedním ze závěrů územní studie současně byl podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež byly v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, na základě výsledků územní studie byly vybrány varianty D43-I/43. Optimalizovaná varianta dále nebyla sledována a není tedy předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK.

Co se týče námítky možného poškození životního prostředí a zdraví obyvatel vedením silnice v oblasti Skalička – Lubě – Žernovník, doplňujeme následující:

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a variant záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsaženy v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru silnice I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování. Zde je mj. v bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor DS41 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Krkatá Bába, PR Obůrky – Třeštětec a jejich ochranná pásma a ochranné pásmo PP Čtvrťky za Bořím, zajištění dostatečné prostupnosti silničního tělesa pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci*

rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění.

Námitce č. 2, požadující, aby Aktualizace ZÚR byla tvořena pouze na základě důvěryhodných a obsahově správných podkladů bez rizika chyb **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

Jedná se o pouhé konstatování, resp. subjektivní názor, bez uvedení konkrétních připomínek. Námitky směřují k podkladu pro A1 ZÚR JMK, tj. k ÚS JMK. Dodáváme, že připomínky uplatněné k ÚS JMK již v rámci společného jednání k návrhu A1 ZÚR JMK pořizovatel prověřil v součinnosti s orgány veřejné správy. Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly oprávněně zohledněny při pořizování A1 ZÚR JMK.

Námitky č. 3 a č. 4, požadující v Aktualizaci ZÚR JMK definovat pojem „blízkosti“ minimálně na 500 m, zakotvit vybudování protihlukových opatření na mostech a estakádách a zakotvit dostupnost soukromých pozemků, **se zamítají**.

Odůvodnění:

V A1 ZÚR JMK je ve výrokové části v souvislosti s nadstandardními opatřeními uvedena formulace „v blízkosti“ pouze u záměru Kuřim, jižní obchvat ozn. DS45 v Úkolech pro územní plánování v bodě e) *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi*. Z formulace je zřejmé, o jaké dotčené území se jedná. V hodnotících tabulkách v příloze č. 2 dokumentace SEA je u záměru DS45 uvedena konkrétně lokalita Za Sv. Janem.

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 Aktualizace ZÚR přesná a technicky konkrétní opatření na tu kterou část záměru. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti navrhnout eliminaci popsanych a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického nebo plánovacího. Požadavek podatele na *zákaz vedení plánovaných komunikací v blízkosti obytných oblastí na estakádách a mostech* je nad rámec podrobnosti ZÚR.

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.

Definování pojmu „blízkosti“ je tedy nadbytečné. Rozsah a způsob protihlukových opatření bude stanoven v rámci navazujících řízení.

Požadavek „zakotvit dostupnost soukromých pozemků“ není zcela srozumitelný; avšak ať již se má jednat o odkup či vyvlastnění pozemků pro realizaci záměru nebo zajištění věcného břemene přístupu na pozemky při stavbě či údržbě mostních objektů, jedná se i tomto případě o požadavek

nad rámec podrobnosti ZÚR, který se bude týkat spíše projekční a realizační přípravy záměru po upřesnění jeho konkrétní podoby.

L.1.7. Obec Malá Lhota

Poř. číslo	O 291	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	2hPdž	Č.j.	JMK 83430/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Malá Lhota / 582034			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Libor Fuchs, starosta obce			
Adresa / sídlo		Malá Lhota 38, 679 21 Černá Hora					
Námitka							
Z důvodu extrémně malé vzdálenosti koridoru DS41 od obytné zástavby v obci Malá Lhota žádáme o doplnění bodu (81d) v části Úkoly pro územní plánování o úkol: "Zajistit nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace kolem obce Malá Lhota."							

Vyhodnocení námitky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje ke správnímu území obce Malá Lhota.

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Návrh A1 ZÚR JMK vymezuje koridor silnice I/43 Troubsko (D1) –Lysice v úseku, kterým je dotčeno území obce Malá Lhota, jako koridor DS41 I/43 Kuřim – Lysice, včetně souvisejících staveb.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo v souladu se stavebním zákonem zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Zde byl u některých dopravních záměrů (včetně DS41-B, označeného následně pro veřejné projednávání jako DS41), které sice odvádějí 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 takových záměrů je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru 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 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 DS41 D43 Kuřim – Lysice ve všech variantách (DS41-A, DS41-B) uvedena opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS41. Z vyhodnocení vyplynula potřeba zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření pouze pro průchod komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov. Pro území obce Malá Lhota potřeba navrhnout nadstandardní protihluková opatření z hodnocení SEA nevyplynula, proto není důvodné doplnit požadavek obce do výrokové části A1 ZÚR JMK.

Opatření na zpřesnění a vymezení koridoru DS41 navržená v dokumentaci SEA jsou promítnuta do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování, které jsou určeny orgánům územního plánování k následnému zpřesnění v nástrojích územního plánování. V daném kontextu se jedná zejména o úkol „*Zpřesnit a vymežit koridor DS41 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)*“.

Co se týče imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku, lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK), který se zabýval také povinností respektovat známý stav zátěže v území. 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 nepřipustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“

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

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.

L.1.8. Obec Malhostovice

Poř. číslo	O 295	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83673/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Malhostovice / 583341			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Petr Grünwald, starosta obce			
Adresa / sídlo		Malhostovice 75, 666 03 Tišnov 3					

Námítka / Námitky

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. J

ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „AZÚR JMK“). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020.

Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s 39 odst. 2 ve spojení s 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „**stavební zákon**“), prostřednictvím zastupitelstva obce k návrhu MÚR JMK následující **námitky**:

Vymezení území dotčeného námitkou č. 1

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa“.

Obsah námitek:

Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Odůvodnění námitek:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v 36 — 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení,

Podle 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) byly popsány čtyři koncepční

scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace 43“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**“) a tzv. optimalizovaná varianta - západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná varianta**“).

Výrok ZUR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“. Cílem územní studie mělo být podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a na území města Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Územní studie byla zpracována v letech 2017 - 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa*“ (dále jen „**Územní studie**“), jejímž výsledkem bylo odmítnutí všech variant „obchvatu města Brna“ a doporučení dvou subvariant Bystrcké varianty. (D.3 a S. 1). Následně dodatkem předmětné studie byla navržena ještě varianta třetí, S. 10, zpracovateli označená jako tzv. varianta „poučená“.

Po zpracování Územní studie pořizovatel zpracoval Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-(2/2018 (dále jen návrh Zprávy). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení se závěrem zpracovat AZÚR JMK. V kapitole F. tohoto návrhu Zprávy pořizovatel formuloval „zadání“ pro AZÚR JMK, do něž převzal výsledky studie. Tento postup je nesprávný, protože územní studie je pouze podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, nikoliv však podkladem závazným, a nelze proto bez dalšího přebírat do územně plánovací dokumentace „rozhodnutí“, resp. „výběr varianty“, učiněný v územní studii. Tímto způsobem proto nebylo možné odmítnout variantu „obchvatu Brna“. Platí totiž, že „*Územní studie nemůže být nikdy závazným podkladem pro rozhodování, neboť jde o odborný podklad, který nebyl projednán s dotčenými subjekty a schválen žádným k tomu příslušným orgánem. Tak jako je tomu dosud, je možné studii využít k prokázání proveditelnosti záměru v území bez ohrožení dalších zájmů. Nikoliv však, jako důkaz opaku rozpor záměru se studií nemůže být bez dalšího důvodem k jeho neschválení, jen je třeba posoudit jej na základě dalších podkladů.*“¹

Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle §38 odst. 2 stavebního zákona.

Viz vyjádření předsedy Nejvyššího správního soudu, JUDr. M. Mazance ze dne 23. 12. 2019, č.j. Sleg 244/2019, zaslané ministryni pro místní rozvoj.

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK.

Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant *jedné – Bystrcké – varianty*, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla. Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu MÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám

a připomínám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Uzemní studii. 'V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zapracována do návrhu AZÚR na základě Uzemní studie. Ač se tedy při zpracování Uzemní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Uzemní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JIVIK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: „*Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů. Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami.*

Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona. " (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Uzemní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Uzemní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Uzemní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Uzemní studie (viz podrobněji námitku č. 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflexuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: „**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržená v rámci AI ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“**, tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10**.“ Obdobně se v části řešící návrh „Silnice I/43 Troubsko (D1) Kuřim (DS40)“ (str. 150) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků (IS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) — Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR podminily podrobným prověřením, v souladu s 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie P ploše jádrového území OB.3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována US JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace ČI ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1—Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.“

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008–34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „*nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jími zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.*“ Úroveň zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflexuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každí dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořizení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

Vymezení území dotčeného námitkou č.2

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno - 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady Územní studie

Odůvodnění námítky:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsanych vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbývá než napadat vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především v **nedostacích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nereflektoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodové sledovaných stacionárních zdrojů byla převzatá z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují*

veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz sty. 18 RS). " Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že „popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí“, Dále je upozorňováno na skutečnost, že „popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách. " Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané „Vyjádření odboru 780 — spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování“ není vypořádáním argumentace obsažené v citovaném expertním posouzení RNDr. Dvorské, Ph.D. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. To platí i pro větu z vyjádření MŽP „Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší“. Identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny.

Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v expertním posouzení s názvem „Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno 2 etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“ (říjen, 2019). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: „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.“ Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že „celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty“.

Na expertní posouzení Ing. Šnajdra pořizovatel nereagoval žádným nápravou vad hlukového posouzení ani jejich vyvrácením nezávislým odborníkem. Hluková studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

Vyjádření zpracovatele územní studie, resp. rozptylové a hlukové studie, jejichž závěry byly výše

citovanými expertními posouzeními zpochybněny napadeny, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Je tomu tak tím spíše, že zpracovatel územní studie, společnost knesl kynčl architekti s.r.o., se dlouhodobě věnuje zakázkám a projektům výstavby obytných souborů ve městě Kuřimi (Obytný soubor Záhoří-sever, Obytný soubor Záhoří — 1., 2., 3. etapa²). Výsledná podoba ZÚR JMK po vydání AZÚR JMK, konkrétně vymezení koridoru pro obchvat Kuřimi, přitom bude mít zásadní vliv na realizovatelnost uvedených záměrů obytných souborů. Lze v této souvislosti poukázat na proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří, z jehož Oznámení EIA³ vyplývá, že objednatel je právě společnost knesl kynčl architekti s.r.o. Na str. 10 tohoto Oznámení EIA se uvádí, že „V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 Brno Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi. Předmětné Oznámení EIA vychází z předpokladu realizace tzv. „jižního obchvatu Kuřimi“, tj. nové komunikace v těsné blízkosti k dnešnímu dni stále ještě nedostavěné nové obytné zástavbě v lokalitě „Díly za sv. Janem“, ačkoliv v roce 2017, kdy bylo Oznámení podáno příslušnému orgánu, nebylo jakkoli rozhodnuto kudy obchvat Kuřimi povede. V platných ZÚR JMK z roku 2016 jsou vymezeny variantní územní rezervy pro jižní i severní obchvat Kuřimi. V charakteristice lokality obytného souboru Kuřim - Záhoří byla tedy v Oznámení EIA již v roce 2017, a to bez opory v ZÚR JMK, předjímana varianta výhodná pro realizaci výše uvedených záměrů. Je tedy zřejmé, že postavení zpracovatele územní studie není nezávislé.

Lze shrnout, že zásadní vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43**, Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,
- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů 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, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísnování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost,

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JIVIK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti, 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-

T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní, i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů — v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitku č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námitky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle §38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- *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 Viz například <http://tvkotva-kurim.cz/index.php/2018/02/03/ikotva605-verejne-predstaveni-projektu-noveho-kurimskeho-sidliste-zahori-pokracovala-ferinova-liga-sk-kurim-pozvanka-na-kvalifikaci-verbiru-do-straznice-retro-2005-jinacovice-verejne-projednavan/>

³ Viz https://portal.cenia-cz/eiasea/download/RUIBX0pITTEzNTNfb3puYW1lbmETONfMjcwNzQwNTM0NzM2OTA4MTYwMS5wZGY/JHM1353_oznameni.pdf

Vymezení území dotčeného námitkou č.3

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa“.

Obsah námitky:

Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Odůvodnění námitky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen

„Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vzneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, však nebyly při zpracování návrhu AZÚR JIVIK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek 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;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejpříjemnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obehnutí zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA, V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011–526 (ve věci zrušení ZÚR z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „*Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí.*“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, č.j. 6 Ao 5/2011–43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek č.j. 1 Ao 7/2011 526, bod 130) tedy podle NSS neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však

může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 AOS 1/2012–105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternatívy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplnuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Vymezení území dotčeného námitkou č.4

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nedostatky vyhodnocení SEA

Odůvodnění námítky:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Uzemní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením §10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Uzemní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil*. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZUR JMK na základě výsledků Uzemní

studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejich jednotlivých částí — koridorů dopravních staveb, jak požaduje §10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů obcházení zákona

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále jen „Vyhodnocení SEA“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR 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 provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA. vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neproověření realizovatelnosti navrženého řešení

Provedené hodnocení vlivů dopravních koridorů je zcela nedostatečné a nepřezkoumatelné. Zdůvodnění kvantitativního hodnocení (tj. odhadu významnosti) těchto záměrů obsažených ve výroku posuzovaného návrhu AZUR není buď vůbec obsaženo, nebo je zmatečné či nesprávné.

Na str. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu

obyvatel“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_2015_afinal.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_2015_afinal.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo. Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „Naplněním koncepce AI ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisí a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezatížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován — **protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení)**, opatření ke snížení imisí zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisí zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd. “ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „Realizace záměrů AJ ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel — platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. **V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací)**, nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.“

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umísťovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdlouhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy zvýše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo

k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Vymezení území dotčeného námitkou č.5

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa“.

Obsah námítky:

vady stanovisek KRS a MŽP

Odůvodnění námítky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta. pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že „posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,“ je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že „není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.“

S ohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem. stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflexuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho 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*“. S tímto rozporem se stanovisko MZP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo. **Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.**

Vymezení území dotčeného námitkou č.6

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Obsah námítky:

Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Odůvodnění námítky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40) (str. 140-141)*, opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „*vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.** (...) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 Kuřim – respektive sil.II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. (...) Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „*Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...*“, 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 s cílem **zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje** a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále priority uvedenou v bodě (12) **sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.**”*

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim (str. 183) omezuje na tvrzení, že „JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).”

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům, Bystrcká varianta je spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1 Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlukosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až 0 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 2.9 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen

města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navyšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43, Překračování limitů naopak zavlčením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námitku č. 4).

Návrh AZÚR konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81 d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (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;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou. vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlčení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezování jednotlivých záměrů**

v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření. ”

Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zdaje vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2 Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neprověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s Vířským a Březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do NATURA 2000, které protíná.

Vířský a Březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 nejceněnějších 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) — Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81 d) požaduje zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehradý a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoli z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehradý,

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici DI u Bosonoh není v návrhu AZÚR JMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MUK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno — Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS 10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zakres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení

vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA. Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň Praha po D52 a následně po D1 přes správní území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteří a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S. 10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahují veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc — sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava – Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR — Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s tranzitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlečena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014)⁴“ (dále jen „Studie“ - dostupná na <http://www.kr->

jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2 jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JIv1K s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž *„Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.“* Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN-T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

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. Navrhovaná řešení v AZÚR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZÚR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko – polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZÚR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobila odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobila dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch, Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JIVIK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.*

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu 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 MUK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena. Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JI\K. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- 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

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava. Požaduje před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém úmístí a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

⁴⁾Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014)“ — dostupný na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Dethult.aspx?ID=278993&TypeID=2>

Vymezení území dotčeného námitkou č.7

Území města Kuřimi a jeho okolí

Obsah námítky:

Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Odůvodnění námítky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZÚR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)“ (str. 154-155) uvádí: „*Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázána na řešení trasy „43“ k dálnici D1.*

Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 — Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. 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. (...) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (...) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také **požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 Kuřim— Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).“

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: „Uzemní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (...) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována (ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G. 41., podkapitola Silniční doprava). (ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v AI ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města. Kuřimi, zejména ke zvýšení 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. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitní dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transitní dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobilá podstatně ulehčit zátěži v území.

Vymezení území dotčeného námitkou č.8

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa“.

Obsah námítky:

Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Odůvodnění námitky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celkové realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován mi úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Vymezení území dotčeného námitkou č.9

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Obsah námitky:

Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Odůvodnění námitky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se

k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční / silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.10

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Uzemní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno — 2. etapa“.

Obsah námítky:

Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR

Odůvodnění námítky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR pak čítá 1 404 stran. Souběhem procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JMK vzato v úvahu a participativní fáze nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námitky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních zákonných lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu

není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů. Formálním aspektem práva účastnit se řízení o návrhu územně plánovací dokumentace není předmět tohoto práva vyčerpán. Smysluplná a efektivní účast v tomto řízení o návrhu územně plánovací dokumentace nepochybně vyžaduje, aby bylo pro každého zájemce možné se zveřejněným návrhem v dostatečném rozsahu věcně seznámit. K tomu musí správní úřad poskytnout lhůtu splňující nejen minimální požadavky zákona, ale skutečně přiměřenou. Lze v tomto směru poukázat na 39 odst. 1 správního řádu, podle nějž „*Správní orgán účastníkovi určí **přiměřenou lhůtu k provedení úkonu, pokud ji nestanoví zákon a je-li toho zapotřebí. Určením lhůty nesmí být ohrožen účel řízení ani porušena rovnost účastníků***“ (zdůraznění podatel). K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009, č.j. 2 As 25/2009–63, kde je v bodě [20] uvedeno: „***Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, SP. zn. 7 A 198/2000, „(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta k nahlédnutí do spisu (§ 23 a § 27 spr. ř.), a v důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.)***“ (zvýraznění podatel).

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 400, kde je uvedeno: „*s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která konstantně dovozuje, že **přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost, vázanost na určitý proces apod. Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu. Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013–38: „Jestliže se jedná o poměrně složitou věc, je nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům, případně dalším osobám (...).***“ (zvýraznění podatel).

Současně lze poukázat i na 8 odst. 1 správního řádu, podle nějž „*Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby.*“ Krajskému úřadu nepochybně bylo známo, že a v jakých lhůtách probíhá projednávání návrhu ÚP Brna, protože v tomto procesu vykonává pravomoc nadřízeného orgánu územního plánování, Krajský úřad však tuto skutečnost nijak nezohlednil. Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011526v němž se mj. uvádí, že, „*Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž **právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně jedné a veřejností na straně druhé.***“ Plnohodnotným naplněním požadavku na „dialog“ veřejnosti s úředními osobami stěží je situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: „*Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. **Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů***“

a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy [přiměřeně srov. nálezn Ústavního soudu SP. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80 2011 Sb.), <http://nalus.usoud.cz>].“ (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsaných základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. **Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace.**“ (zvýraznění podatel).

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č.1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že „stanovený termín veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: „S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přesunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá.“

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.

Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námítky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR 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,

- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů
- navrhovat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, **se zamítají**.

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „... *Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c*“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této Námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.”*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

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.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti

Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů* uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření

a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námítka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“* Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studii a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavků vztahujícím se k 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.

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.“*

K dlouhodobému překračování limitů znečištění ovzduší pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

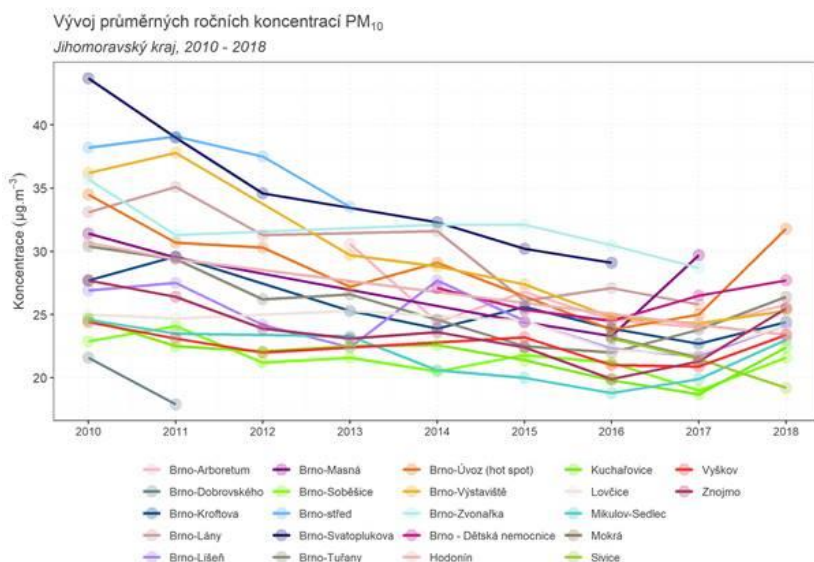
Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

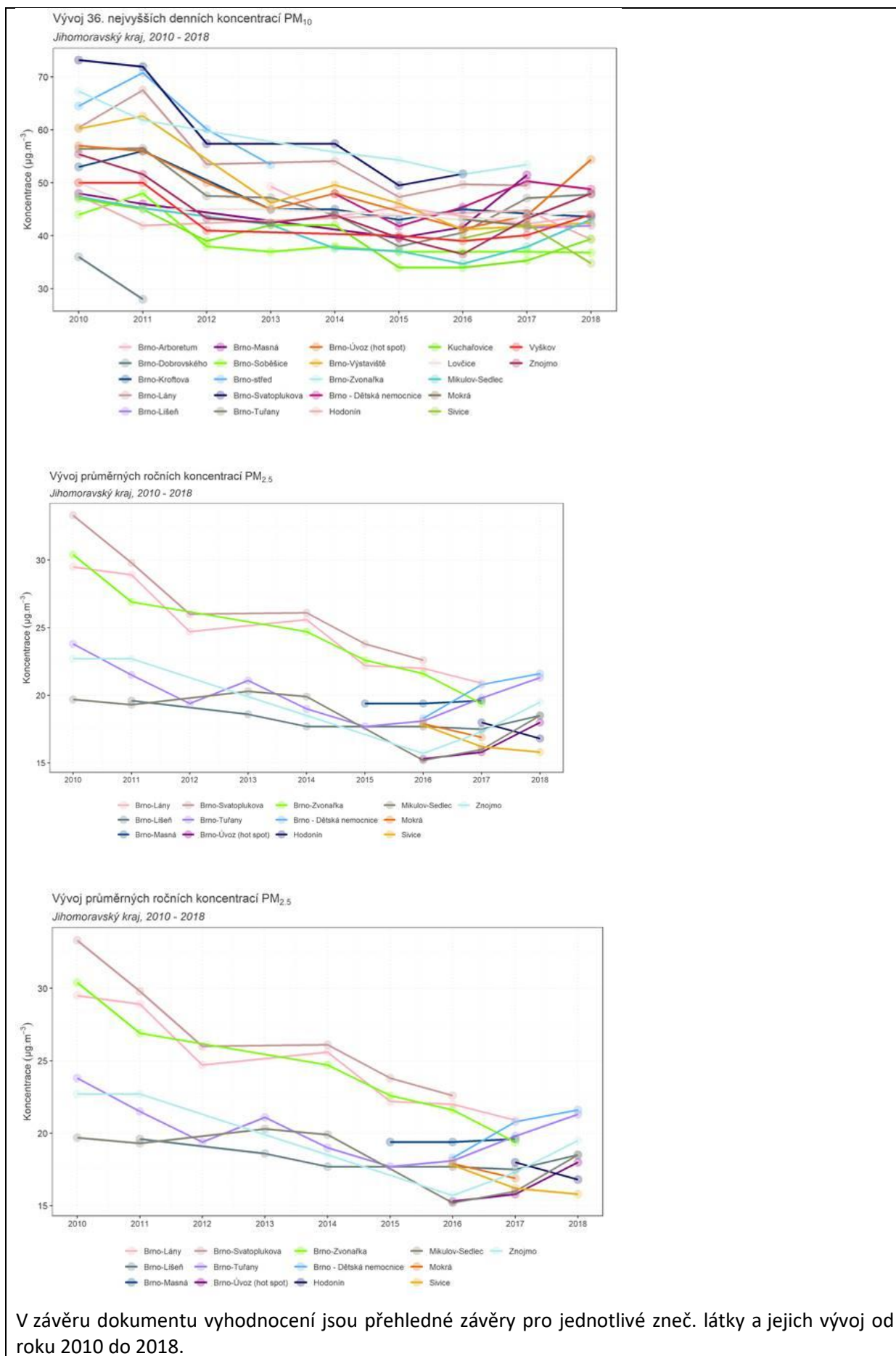
Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemska,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

Jen pár grafů pro ilustraci –





Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyšší poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítka (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikrát ročně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	[µg/m ³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ

(http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abrazí vozovky a resuspence prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prokázán pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 emisí 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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území.

Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty uvádíme, že 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námitka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních

koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

*1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os** jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*

*2. 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. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné)** se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejprůběžnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.*

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorům. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí bod 2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevznese konkrétní požadavek na zpracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení Námitky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení Námitky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námitka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Námítky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnice: - 2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na

zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.

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.“

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. 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.“

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námitky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námitky 2.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námitka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střešníček pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět*

ochrany střešníků pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.“

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační jak uvádí podatelé.

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.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov – Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Nebory – Oldřichovice – Jablunkov – státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017–931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „...Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...“

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení Námitky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci 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 hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7, nevhodné řešení obchvatu Kuřimi, se zamítá.

Odůvodnění:

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy*. Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. 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 Tišov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K dalším obavám obce k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

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. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

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 bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor **DS45** pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na*

minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.

V bodě d) je uvedeno Zpřesnit a vymezit koridor **DS45** 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 bodě e) je uvedeno Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.

K namítanému nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43 uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 8, rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neproověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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 podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Podrobněji vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání Námítky č. 2. Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší

může doprava jako hlavní zdroj. Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59 % emisí PM_{10} , 74,3 % emisí $PM_{2,5}$, 98,3 % emisí BaP, 8,3 % NO_x)

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení emisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojedí centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojedí mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NO_x poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analiza_kvality_ovzduisi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM_{10} a $PM_{2,5}$, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco

pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), 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.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení Námitky 2.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námitka č. 9, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazený nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazený zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námitka č. 10, porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým

dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního

plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít Námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za neopodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahujícím cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu právnické osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších přepisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání jako „zřetele hodné“. KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem na pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídány ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Krajský úřad se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou

stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako „zřetele hodné“. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlit řediteli KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, již byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenu se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

L.1.9. Město Modřice

Poř. číslo	O 316	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 81835/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Modřice / 583391			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Josef Šiška, starosta obce			
Adresa / sídlo		Náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice					

Námítka

Na základě Usnesení Rady města Modřice č. 28/2020 z 19. května 2020 město Modřice k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj **území nemá připomínky vyjma požadavku na stanovení etap realizace záměrů budování silniční sítě v okolí města Modřice** v souladu s Přílohou č. 4. odstavcem I., písmenem I) vyhlášky č. 500/2006 Sb — pořadí změn v území (etapizace). V první etapě je nutné s ohledem na dopad záměrů na občany města Modřice nejprve dokončit páteřní komunikaci — jižní tangentu (JT) a až v následující etapě vybudovat silnici III třídy — severní obchvat Modřic (DS 52).

Odůvodnění:

Aktualizace č. 1 zásad územního rozvoje JMK vychází mimo jiné z podkladů územní studie ÚZEMNÍ STUDIE NADŘÁZENÉ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ OB3 METROPOLITNÍ ROZVOJOVÉ OBLASTI BRNO. Ta sice vyhodnotila prospěšnost obou záměrů, ale protože severní obchvat byl zařazen jako invariantní prvek, studie neřešila etapizaci realizace záměrů. Hodnotila pouze výsledné stavy. Přitom JT má denně pojmout cca 14 tisíc osobních automobilů a severní obchvat (silnice III třídy), cca

5,7 tisíc osobních automobilů. Pokud by došlo pouze k realizaci severního obchvatu, uvedených cca 14 tisíc automobilů by využilo jiné trasy, opět v okolí města Modřice (silnici I/52, jižní a severní ochvat Modřic), což by znamenalo pro obyvatele města extrémní zátěž dopravy, hluku a zplodin. Ve výsledku výrazné zhoršení vzhledem k variantě nulové.

Vyhodnocení námitky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Z odůvodnění Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vyplývá, že dle výsledků dopravně inženýrské prognózy pro rok 2035 atraktivita dopravy ze směru od Brna po ulici Modřická / Masarykova zůstává co se týče dopravní intenzity stejná jako v roce 2020. 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. 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, ale i rozvoj území na katastru Přízřenic a celkové urbanizaci území dle územně plánovací dokumentace s výhledem na rok 2035.

Ke vztahu severního obchvatu Modřic a jižní tangenty (JT) dospěl Návrh A1 ZÚR JMK k závěru, který je uveden v odůvodnění: *JT odvádí vozidla ze silnice I/52 ul. Vídeňská a Brněnská, přičemž 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, přičemž 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 Modřic. Naopak samotný severní obchvat uleví centru Modřic bez ohledu na JT. První etapa severního obchvatu Modřic (mezi II/152 a III/15278) by mohla relativně rychle (cca do 10 let) významně městu Modřice ulehčit. Navíc tato etapa zároveň plní funkci protipovodňového opatření, takže její realizace má i pozitivní vliv na ochranu území.*

V případě požadované etapizace by mohlo dojít k vybudování obchvatu Modřic až po realizaci JT. Pokud dojde ke zdržení v její realizaci, nemohla by být doprava na území Modřic (obchvat Modřic) efektivně řešena, protože vymezená etapizace v ZÚR JMK by realizaci obchvatu bránila. Proto námitce města Modřice nebylo vyhověno. Etapizaci prací na území města Modřice si město může řešit v připravované změně územního plánu Modřice.

L.1.10. Obec Moravany

Poř. číslo	O 319	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82668/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Moravany / 583413			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Bc. Helena Kadlečíková, starostka obce			
Adresa / sídlo		Vnitřní 49/18, 664 48 Moravany					
Námitky							

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR JMK**“). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020.

Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „**stavební zákon**“), prostřednictvím zastupitelstva obce k návrhu AZÚR JMK následující **námítky**:

Námítka č. 1: Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „**ZÚR JMK**“) byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace 43“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**“) a tzv. optimalizovaná varianta - západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná varianta**“).

Výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Cílem územní studie mělo být podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a na území města Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Územní studie byla zpracována v letech 2017 - 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“ (dále jen „**Územní studie**“), jejímž výsledkem bylo odmítnutí všech variant „obchvatu města Brna“ a doporučení dvou subvariant Bystrcké varianty. (D.3 a S.1). Následně dodatkem předmětné studie byla navržena ještě varianta třetí, S.10, zpracovateli označená jako tzv. varianta „poučená“.

Po zpracování Územní studie pořizovatel zpracoval Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 (dále jen návrh Zprávy). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení se závěrem zpracovat AZÚR JMK. V kapitole F. tohoto návrhu Zprávy pořizovatel formuloval „zadání“ pro AZÚR JMK, do něž převzal výsledky studie. Tento postup je nesprávný, protože územní studie je pouze podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, nikoliv však podkladem závazným, a nelze proto bez dalšího přebírat do územně plánovací dokumentace „rozhodnutí“, resp. „výběr varianty“, učiněný v územní studii. Tímto způsobem proto nebylo možné odmítnout variantu „obchvatu Brna“. Platí totiž,

že „Územní studie nemůže být nikdy závazným podkladem pro rozhodování, neboť jde o odborný podklad, který nebyl projednán s dotčenými subjekty a schválen žádným k tomu příslušným orgánem. Tak jako je tomu dosud, je možné studii využít k prokázání proveditelnosti záměru v území bez ohrožení dalších zájmů. Nikoliv však jako důkaz opaku - rozpor záměru se studií nemůže být bez dalšího důvodem k jeho neschválení, jen je třeba posoudit jej na základě dalších podkladů.“¹

Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK.

Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké - varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla.

Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zapracována do návrhu AZÚR na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprosedu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: „Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. **V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů.** Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. **Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“)**

posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami. Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona.“ (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflektuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: „**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržena v rámci A1 ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“**, tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10.**“ Obdobně se v části řešící návrh „Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)“ (str. 150) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podměnily podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší

obsahu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. **Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna**, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.“ Úrovně zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflektuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

¹ Viz vyjádření předsedy Nejvyššího správního soudu, JUDr. M. Mazance ze dne 23. 12. 2019, č.j. Sleg 244/2019, zaslané ministryni pro místní rozvoj.

Námitka č. 2: Vady Územní studie

Vymezení území dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námitek:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá,

trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsaných vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbývá než napadnout vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především v **nedostatečcích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nerefletoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irrelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*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).*“ Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že „*popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.*“ Dále je upozorňováno na skutečnost, že „*popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.*“ Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané „*Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování*“ není vypořádáním argumentace obsažené v citovaném expertním posouzení RNDr. Dvorské, Ph.D. Je to zčásti irrelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. To platí i pro větu z vyjádření MŽP „*Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší*“. Identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny.

Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v expertním posouzení s názvem „*Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019*“ (říjen,

2019). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: *„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.“* Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že *„celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty“*.

Na expertní posouzení Ing. Šnajdra pořizovatel nereagoval žádným nápravou vad hlukového posouzení ani jejich vyvrácením nezávislým odborníkem. Hluková studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

Vyjádření zpracovatele územní studie, resp. rozptylové a hlukové studie, jejichž závěry byly výše citovanými expertními posouzeními zpochybněny napadeny, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Je tomu tak tím spíše, že zpracovatel územní studie, společnost knesl kynčl architekti s.r.o., se dlouhodobě věnuje zakázkám a projektům výstavby obytných souborů ve městě Kuřimi (Obytný soubor Záhoří-sever, Obytný soubor Záhoří – 1., 2., 3. etapa²). Výsledná podoba ZÚR JMK po vydání AZÚR JMK, konkrétně vymezení koridoru pro obchvat Kuřimi, přitom bude mít zásadní vliv na realizovatelnost uvedených záměrů obytných souborů. Lze v této souvislosti poukázat na proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří, z jehož Oznámení EIA³ vyplývá, že objednatelem je právě společnost knesl kynčl architekti s.r.o. Na str. 10 tohoto Oznámení EIA se uvádí, že *„V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 - Brno - Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi“*. Předmětné Oznámení EIA vychází z předpokladu realizace tzv. *„jižního obchvatu Kuřimi“*, tj. nové komunikace v těsné blízkosti k dnešnímu dni stále ještě nedostavěné nové obytné zástavbě v lokalitě *„Díly za sv. Janem“*, ačkoliv v roce 2017, kdy bylo Oznámení podáno příslušnému orgánu, nebylo jakkoli rozhodnuto kudy obchvat Kuřimi povede. V platných ZÚR JMK z roku 2016 jsou vymezeny variantní územní rezervy pro jižní i severní obchvat Kuřimi. V charakteristice lokality obytného souboru Kuřim-Záhoří byla tedy v Oznámení EIA již v roce 2017, a to bez opory v ZÚR JMK, předjímana varianta výhodná pro realizaci výše uvedených záměrů. Je tedy zřejmé, že postavení zpracovatele územní studie není nezávislé.

Lze shrnout, že zásadní vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43**. Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených

významnou tranzitní dopravou,

- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů 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, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísňování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitka č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)
- Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (říjen, 2019)

2 Viz například <http://tvkotva-kurim.cz/index.php/2018/02/03/ikotva605-verejne-predstaveni-projektu-noveho-kurimskeho-sidliste-zahori-pokracovala-ferinova-liga-sk-kurim-pozvanka-na-kvalifikaci-verbiru-do-straznice-retro-2005-jinacovice-verejne-projednavan/>

3 Viz

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX0pITTEzNTNfb3puYW1lbmIET0NfMjcwNzQwNTM0NzMTOTA4MTYwMS5wZGY/JHM1353_oznameni.pdf

Námítka č. 3: Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, však nebyly při zpracování návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek při novém vymezení ploch a koridorů v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejpříjemnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se

záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obojití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „*Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí.*“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, č.j. 6 Ao 5/2011 – 43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek č.j. 1 Ao 7/2011 – 526, bod 130) tedy podle NSS neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, č.j. 4 Aos 1/2012 – 105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „*ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.*“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternatívy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplnuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Námitka č. 4: Nedostatků vyhodnocení SEA

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námitek:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejich jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí* (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR 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 provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo

uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neproověření realizovatelnosti navrženého řešení

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. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „*záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel*“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „*záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,*“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „*Naplňováním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezátížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení), opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.*“ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „*Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací), nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky*

realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.““

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umísťovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdoluhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Námítka č. 5: Vady stanovisek KHS a MŽP

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že „posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,“ je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že „není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční,

železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.“

S ohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflexuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho 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*“. S tímto rozporům se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Námitka č. 6: Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její

Vymezení dotčeného území:

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Odůvodnění námítky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „*vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.** (...) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. (...) Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, 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 s cílem **zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje** a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) **sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.**“*

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části *RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim* (str. 183) omezuje na tvrzení, že „*ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).*“

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je

spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1 Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlukosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navýšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavlečením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlukosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námitku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (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;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlečení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových

„mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imise, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2 Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neproověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehradý a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoliv z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehradý. Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety

nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes správní území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZUR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteřní a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahují veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji pokrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava - Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s tranzitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlečena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014)⁴ (dále jen „Studie“ - dostupná na <http://www.kr->

jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž *„Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.“* Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN-T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

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. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko-polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikací 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobilá odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobilá dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmána JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný *„Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení

Ing. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK [tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ] jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- 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

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava. Požaduje před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém území a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

4 „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014) – dostupný na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>

Námítka č. 7: Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Vymezení dotčeného území:

Území města Kuřimi a jeho okolí

Odůvodnění námítky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZÚR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)“ (str. 154-155) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. 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. (...) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (...) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také **požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).“

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: „Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (...) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení 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. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitní dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transitní dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobila podstatně ulehčit zátěži v území.

Námítka č. 8: Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na

komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celkové realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Námítka č. 9: Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Vymezení dotčeného území:

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná

norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Námítka č. 10: Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Odůvodnění námítky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR JMK pak čítá 1 404 stran. Souběhem procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JMK vzato v úvahu a participativní fáze nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námítky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních zákonných lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů. Formálním aspektem práva účastnit se řízení o návrhu územně plánovací dokumentace není předmět tohoto práva vyčerpán. Smysluplná a efektivní účast v tomto řízení o návrhu územně plánovací dokumentace nepochybně vyžaduje, aby bylo pro každého zájemce možné se zveřejněným návrhem v dostatečném rozsahu věcně seznámit. K tomu musí správní úřad poskytnout lhůtu splňující nejen minimální požadavky zákona, ale skutečně přiměřenou. Lze v tomto směru poukázat na § 39 odst. 1 správního řádu, podle něž „*Správní orgán účastníkovi určí **přiměřenou** lhůtu k provedení úkonu, pokud ji*

nestanoví zákon a je-li toho zapotřebí. **Určením lhůty nesmí být ohrožen účel řízení ani porušena rovnost účastníků**“ (zdůraznění podatel). K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009, č.j. 2 As 25/2009 – 63, kde je v bodě [20] uvedeno: „**Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, sp. zn. 7 A 198/2000, „(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta k nahlédnutí do spisu (§ 23 a § 27 spr. ř.), a v důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.)“.**“ (zvýraznění podatel).

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 – 400, kde je uvedeno: „s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která **konstantně dovozuje, že přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost, vázanost na určitý proces apod. Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu. Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013 - 38: „Jestliže se jedná o poměrně složitou věc, je nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům, případně dalším osobám (...).“**“ (zvýraznění podatel).

Současně lze poukázat i na § 8 odst. 1 správního řádu, podle nějž „*Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby.*“ Krajskému úřadu nepochybně bylo známo, že a v jakých lhůtách probíhá projednávání návrhu ÚP Brna, protože v tomto procesu vykonává pravomoc nadřízeného orgánu územního plánování. Krajský úřad však tuto skutečnost nijak nezohlednil.

Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526v němž se mj. uvádí, že, „*Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně jedné a veřejností na straně druhé.*“ Plnohodnotným naplněním požadavku na „**dialog**“ veřejnosti s úředními osobami stěží je situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: „*Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy* [přiměřeně srov. nálezy Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80/2011 Sb.), <http://nalus.usoud.cz>].“ (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „*Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při*

*pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsaných základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. **Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] - [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace.***" (zvýraznění podatel).

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že „stanovený termín veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: „S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK posunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá.“

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.

Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námítky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR JMK lze vymezit plochy a koridory pouze pro takové dopravní stavby, resp. takovou koncepci rozvoje páteří silniční infrastruktury, která nepovede k dalšímu překračování únosného zatížení území (veřejnoprávních limitů), ale naopak přispěje k dodržování těchto limitů na celém území kraje,
- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteří silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví,

dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů,

- navrhopvat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Vyhodnocení námitek:

Námítky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této Námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: „V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

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

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprůnosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplyvá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů* uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námítka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci.** Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“* Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavků vztahujícím se k 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.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

K dlouhodobému překračování limitů znečištění ovzduší pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

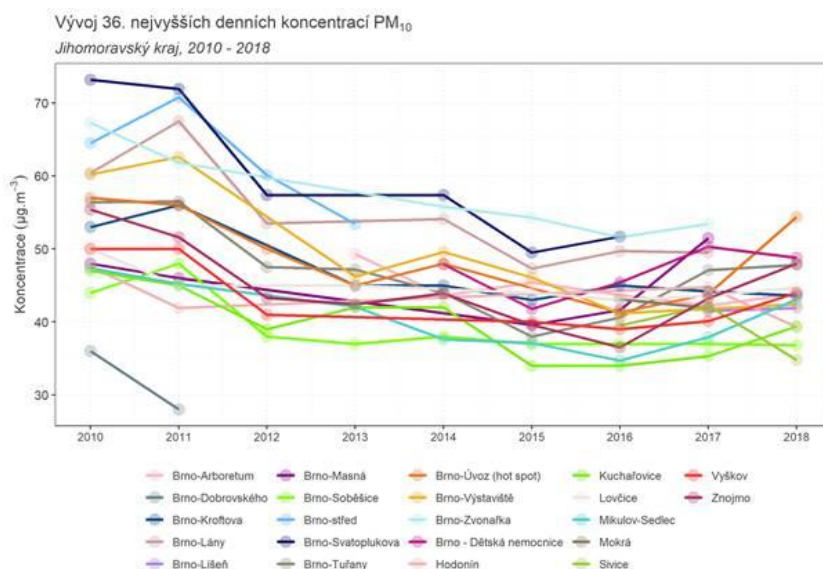
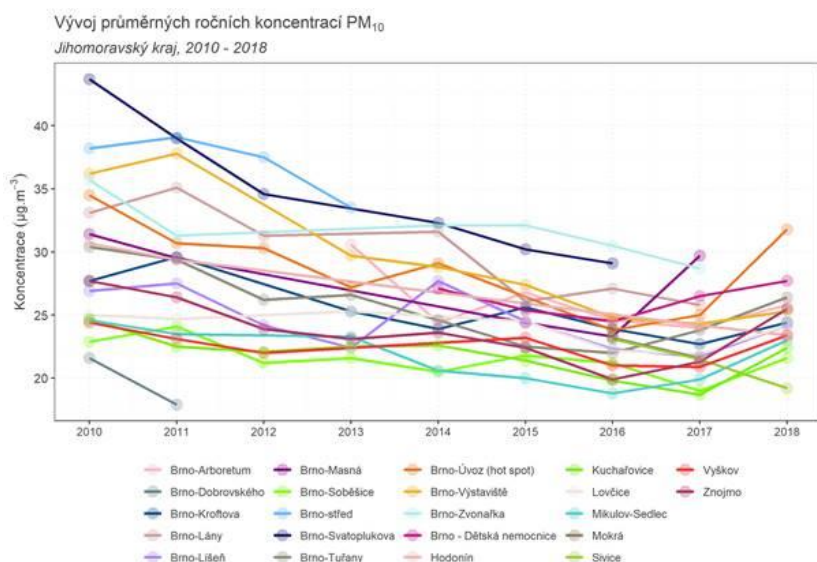
Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

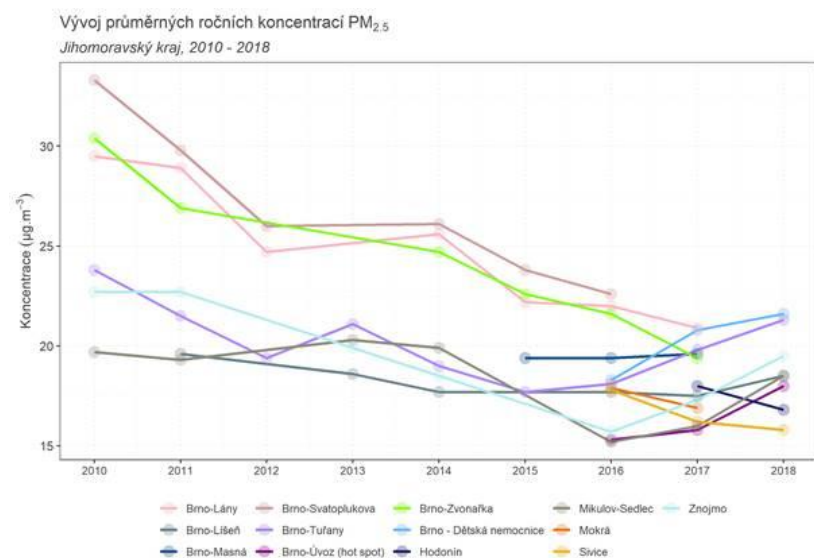
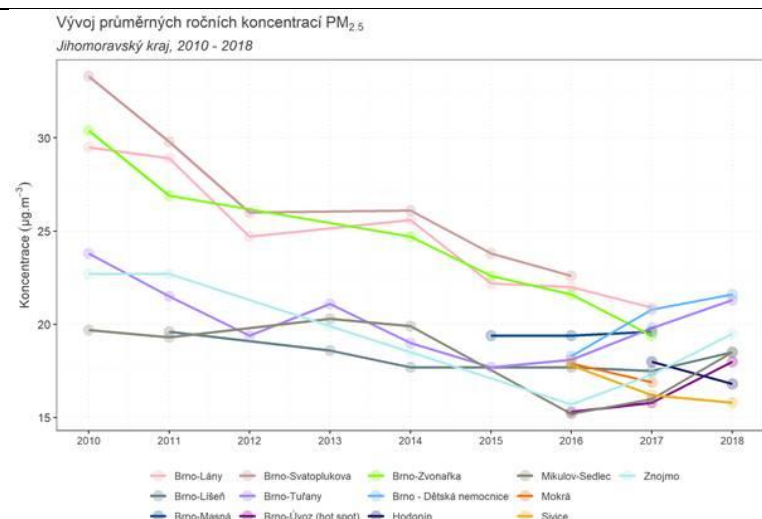
- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,

- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

Jen pár grafů pro ilustraci –





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO₂) - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM₁₀ - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM_{2,5} - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- oxid siřičitý (SO₂) - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- benzen (BZN), B[a]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou

překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	[μg/m ³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhatele vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojovacího obložení, abraží vozovky a resuspenzí prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu

posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 tomu, 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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních

průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty 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. 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námitka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní

prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.**

2. 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. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejprůběžnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.**

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorům. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevznoslo konkrétní požadavek na zpracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení Námitky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení Námitky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námitka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, se zamítá.

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní

prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Námítky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standardní stupnice: - 2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: *„Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl*

od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. 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.“

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námítky č. 3. MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námítky 2.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námítka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vířský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střevíčník pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.“*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační jak uvádí podatelé.

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.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, se zamítá.

Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SR), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních

směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „...Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...“

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení Námitky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7, nevhodné řešení obchvatu Kuřimi, se zamítá.

Odůvodnění:

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy*. Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. 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.

K dalším obavám obce k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

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. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

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 bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.*

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 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 bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

K namítanému *nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43* uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 8, rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neproověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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 podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Podrobněji vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání Námitky č. 2. Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM₁₀, 74,3% emisí PM_{2,5}, 98,3% emisí BaP, 8,3% NO_x)**

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je

rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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, nízkoeemisní 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojede centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojede mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NOx poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analyza_kvality_ovzdusi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), 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.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení Námitky 2.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námitka č. 9, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 10, porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob

veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobě. S ohledem na to nelze mít Námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za neopodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu právnické osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se

zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání jako „zřetele hodné“. KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem na pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Krajský úřad se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako „zřetele hodné“. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlit ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, již byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného

projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

L.1.11. Obec Nebovidy

Poř. číslo	O 335	Datum	23.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 86979/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Nebovidy / 583456			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Milan Mojžíš, starosta obce			
Adresa / sídlo		Nebovidy 78, 664 48 Moravy u Brna					

Námítky

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR JMK**“). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020.

Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „**stavební zákon**“), prostřednictvím zastupitelstva obce k návrhu AZÚR JMK následující **námítky**:

Vymezení území dotčeného námitkou č. 1

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „**ZÚR JMK**“) byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace 43“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**“) a tzv. optimalizovaná varianta – západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná varianta**“).

Pro účely výběru z variant řešení výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. K tomu došlo v roce 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval

dokument s názvem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“ (dále jen „Územní studie“), jejímž výsledkem bylo doporučení Bystrcké varianty. Samotné výsledky Územní studie již ovšem projednávány nebyly, ani nedošlo k zákonem předvídanému výběru z variant komunikace 43 na jejich podkladě, tedy formou usnesení zastupitelstva kraje.

Po zpracování Územní studie pořizovatel přímo přistoupil k přípravě návrhu AZÚR JMK, v němž vymezil koridor Bystrcké varianty komunikace 43 ve formě silnice 1. třídy I/43 (koridor DS40), a zrušil územní rezervu pro Optimalizovanou variantu. **Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.**

Výše uvedeným postupem byla narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK. Zastupitelstvo JMK o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké - varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla.

Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zpracována na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprocesu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: „*Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů. Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní*

koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami. Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona.“ (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak, nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č. 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflektuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: „**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržená v rámci A1 ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“**, tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10.**“ Obdobně se v části řešící návrh „*Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)*“ (str. 150) uvádí: „*Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.*“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „*Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podminily podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se*

jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „*nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.*“ Úrovně zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflektuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

Vymezení území dotčeného námitkou č.2

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námitek:

Vady Územní studie

Odůvodnění námitek:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsanych vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých

variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbývá než napadat vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především v **nedostacích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nerefletoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*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).*“ Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že „*popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.*“ Dále je upozorňováno na skutečnost, že „*popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.*“ Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v „*Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019*“ (říjen, 2019). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: „*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.*“ Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že „*celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést*

výběr preferované dopravní varianty“.

Vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43.** Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,
- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů 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, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísňování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. Modelování nijak nereflktuje 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitku

č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)

- Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (říjen, 2019)

Vymezení území dotčeného námitkou č.3

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Odůvodnění námítky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vzneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek 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;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se záměry ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejpříjemnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např.

kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „*Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí.*“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 – 43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek čj. 1 Ao 7/2011 – 526, bod 130) tedy podle NSS neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 Aos 1/2012 – 105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „*ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.*“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternativy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplnuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Vymezení území dotčeného námitkou č.4

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nedostatky vyhodnocení SEA

Odůvodnění námítky:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejich jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR JMK. Konkrétně se uvádí, že „*Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK. V rámci územní studie byla zpracována hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.*“

Je tedy evidentní, že SEA je opět nerozlučně provázána s Územní studií, která je však zcela

nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení

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. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „*záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel*“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „*záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,*“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „*Naplňováním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezatížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – **protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení)**, opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení*

imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.“ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. **V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací), nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.**“

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umísťovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdlouhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Vymezení území dotčeného námitkou č.5

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady stanovisek KHS a MŽP

Odůvodnění námítky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že „posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,“ je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy

povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena, pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že „není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.“

S ohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflexuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho uvedlo, že „*Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM₁₀ (místy i PM_{2,5}) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel*“. S tímto rozparem se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.6

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Obsah námitek:

Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Odůvodnění námitek:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna**. (...) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. (...) Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, 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 s cílem **zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje** a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) **sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí**.“

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim (str. 183) omezuje na tvrzení, že „ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).“

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1. Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlukosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navýšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavlečením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlukosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námítku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (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;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům

a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlečení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salamislicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2. Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neproověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro

územní plánování (81d) požaduje 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. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoli z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehrady.

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes

správní území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZUR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteřní a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahuje veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava - Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s tranzitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlčena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „*Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje*“ (HBH Projekt, 06/2014):“ (dále jen „**Studie**“ - dostupná na <http://www.krjihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž „*Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.*“ Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN-T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

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. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko–polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikací 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobila odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobila dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž

v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmána JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK [tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ] jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- 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

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava. Požadujeme před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém území a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

¹ „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014) – dostupný na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeId=2>

Vymezení území dotčeného námitkou č.7

Území města Kuřimi a jeho okolí

Obsah námitky:

Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Odůvodnění námítky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZÚR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)“ (str. 154-155) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. 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. (...) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (...) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také **požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).“

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: „Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (...) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení 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. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitní dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva

pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transnitní dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobilá podstatně ulehčit zátěži v území.

Vymezení území dotčeného námitkou č.8

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celková realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty

komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Vymezení území dotčeného námitkou č.9

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Obsah námítky:

Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.10

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR

Odůvodnění námítky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR JMK pak čítá 1 404 stran. Souběhem procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JMK vzato v úvahu a participativní fáze

nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námitky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních zákonných lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů.

K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009, č.j. 2 As 25/2009 – 63, kde je v bodě [20] uvedeno: **„Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, sp. zn. 7 A 198/2000, „(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta k nahlédnutí do spisu (§ 23 a § 27 spr. ř.), a v důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.)“.**“ (zvýraznění podatel).

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 – 400, kde je uvedeno: **„s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která konstantně dovozuje, že přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost, vázanost na určitý proces apod. Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu. Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013 - 38: „Jestliže se jedná o poměrně složitou věc, je nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům, případně dalším osobám (...).“**“ (zvýraznění podatel).

Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526v němž se mj. uvádí, že, **„Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně jedné a veřejností na straně druhé.“** Plnohodnotným naplněním požadavku na „dialog“ veřejnosti s úředními osobami stěží je situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: **„Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy [přiměřeně srov. nálezy Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80/2011 Sb.), <http://nalus.usoud.cz>].“** (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je

v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsanych základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. **Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] - [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace.**“ (zvýraznění podatel).

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvažil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že „stanovený termín veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: „S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK posunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá.“

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.

Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všech ny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námítky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR 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

- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů
- navrhnout pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „.... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této Námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrečí 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.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich

možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprůnosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčeny orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamována s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů* uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK

viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námítka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...**í, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci.** Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studii a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy

se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených

profilech

- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavkům vztahujícím se k 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.

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 nepřijatelné. 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.“

K dlouhodobému překračování limitů znečištění ovzduší pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

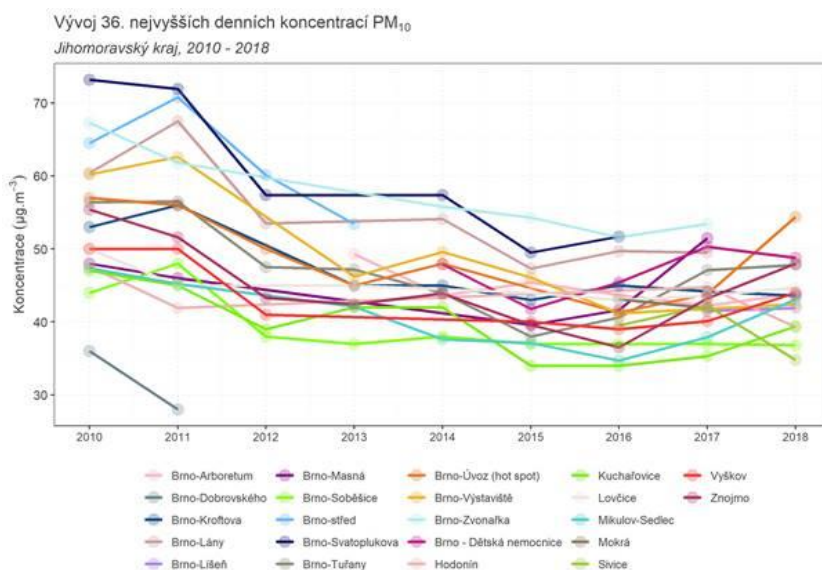
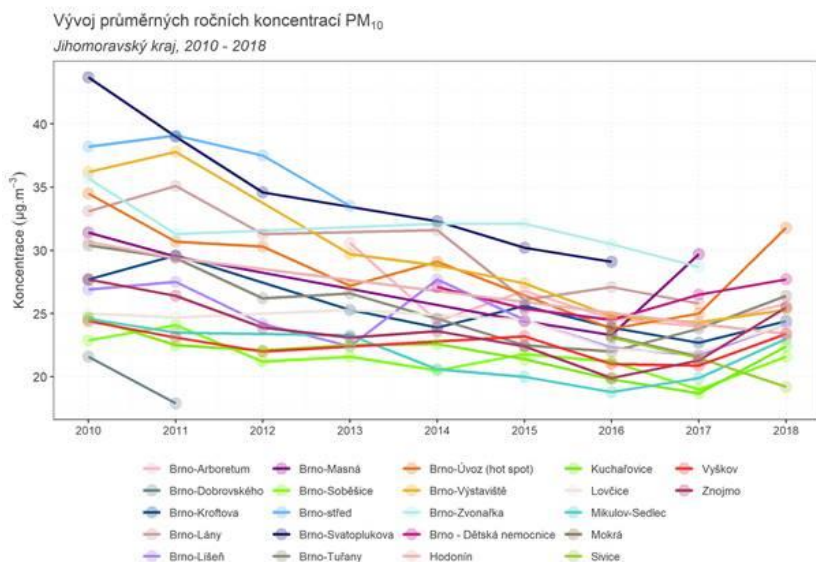
- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu

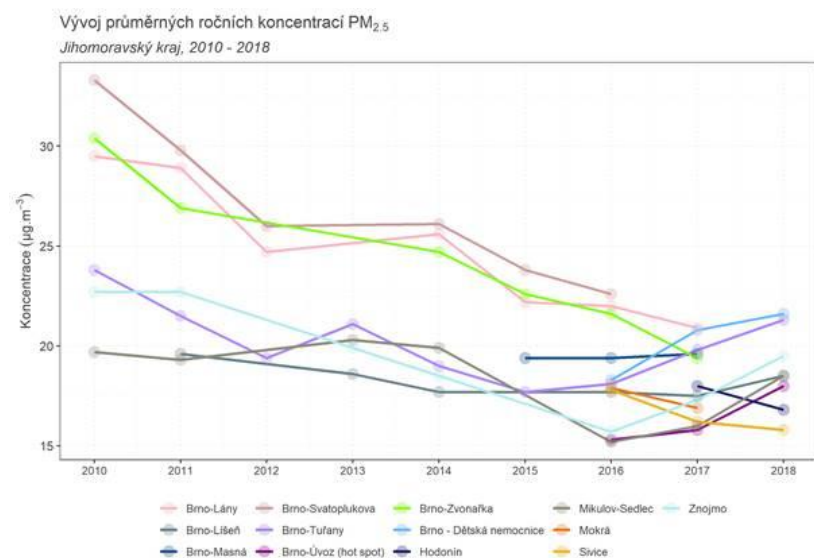
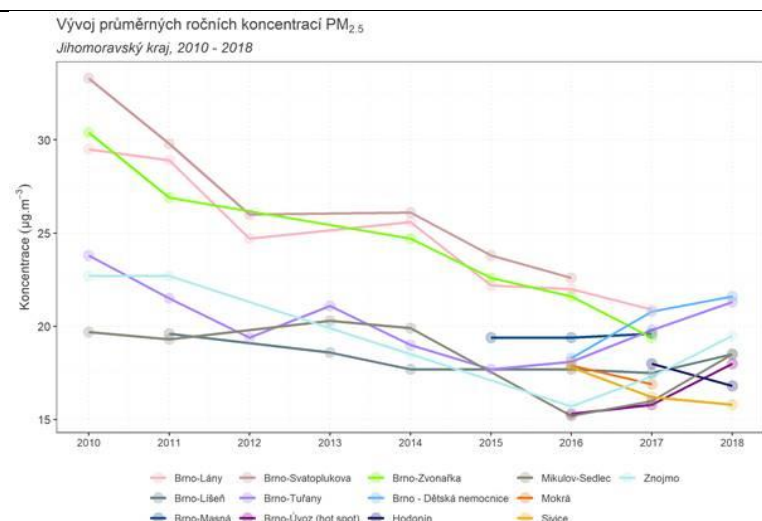
(lokální vytápění)

- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojmská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

Jen pár grafů pro ilustraci –





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
 - Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
 - Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
 - Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO₂) - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM₁₀ - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM_{2,5} - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- oxid siřičitý (SO₂) - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- benzen (BZN), B[a]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde

nejdou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10} , imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojovacího obložení, abraží vozovky a resuspenzí prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací

znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteří silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 tomu, 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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové

dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystřické varianty uvádíme, že 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námitka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní

prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os** jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

2. 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. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejvhodnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.**

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorům. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevznese konkrétní požadavek na zpracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení Námitky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení Námitky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námitka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, se zamítá.

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní

prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Námítky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnici: - 2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: *“Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

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.“

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „ ... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. 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.“

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námítky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě

nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námitky 2.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydá tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námitka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střevíčník pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.“*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační jak uvádí podatelé.

Vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku Bystřice, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady. Varianty „43“ vedené přes Bystřici vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystřicí 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 Bystřici bude zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, se zamítá.

Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, se zamítají.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRNL), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-

Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „...Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...“

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení Námitky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

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

varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7, nevhodné řešení obchvatu Kuřimi, se zamítá.

Odůvodnění:

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy*. Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. 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.

K dalším obavám obce k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

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. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

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 bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.*

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 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 bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

K namítanému *nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43* uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 8, rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neproověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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 podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Podrobněji vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání Námitky č. 2. Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM₁₀, 74,3% emisí PM_{2,5}, 98,3% emisí BaP, 8,3% NO_x)**

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní

a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojedí centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojedí mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NO_x poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analyza_kvality_ovzdusi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení Námitky 2.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námítka č. 9, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 10, porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK

a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít Námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za neopodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu

právní osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání jako „zřetele hodné“. KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem na pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Krajský úřad se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako „zřetele hodné“. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlení ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, již byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě

by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

L.1.12. Obec Ostopovice

Poř. číslo	O 385	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83346/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Ostopovice / 583596			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		MgA. Jan Symon, starosta obce			
Adresa / sídlo		U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice					

Námítky

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „AZÚR JMK“). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020.

Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „**stavební zákon**“), prostřednictvím zastupitelstva obce k návrhu AZÚR JMK následující **námítky**:

Vymezení území dotčeného námitkou č.1

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „ZÚR JMK“) byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace 43“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**“) a tzv. optimalizovaná varianta - západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná**“).

varianta“).

Výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Cílem územní studie mělo být podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a na území města Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Územní studie byla zpracována v letech 2017 - 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“ (dále jen „Územní studie“), jejímž výsledkem bylo odmítnutí všech variant „obchvatu města Brna“ a doporučení dvou subvariant Bystrcké varianty. (D.3 a S.1). Následně dodatkem předmětné studie byla navržena ještě varianta třetí, S.10, zpracovateli označená jako tzv. varianta „poučená“.

Po zpracování Územní studie pořizovatel zpracoval Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 (dále jen návrh Zprávy). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení se závěrem zpracovat AZÚR JMK. V kapitole F. tohoto návrhu Zprávy pořizovatel formuloval „zadání“ pro AZÚR JMK, do nějž převzal výsledky studie. Tento postup je nesprávný, protože územní studie je pouze podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, nikoliv však podkladem závazným, a nelze proto bez dalšího přebírat do územně plánovací dokumentace „rozhodnutí“, resp. „výběr varianty“, učiněný v územní studii. Tímto způsobem proto nebylo možné odmítnout variantu „obchvatu Brna“. Platí totiž, že „Územní studie nemůže být nikdy závazným podkladem pro rozhodování, neboť jde o odborný podklad, který nebyl projednán s dotčenými subjekty a schválen žádným k tomu příslušným orgánem. Tak jako je tomu dosud, je možné studii využít k prokázání proveditelnosti záměru v území bez ohrožení dalších zájmů. Nikoliv však jako důkaz opaku - rozpor záměru se studií nemůže být bez dalšího důvodem k jeho neschválení, jen je třeba posoudit jej na základě dalších podkladů.“¹

Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK.

Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké - varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla. Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zapracována do návrhu AZÚR na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprocessu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: *„Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů. Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami. Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona.“* (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflktuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, část G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: *„Koncepce rozvoje silniční dopravy navržená v rámci A1 ZÚR JMK vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, tedy pro jádrové území OB3 využívá doporučených variant D3, S1 a S10.“* Obdobně se v části

řešící návrh „Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)“ (str. 150) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podminily podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.“

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. **Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna**, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.“ Úrovně zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflexuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

¹ Viz vyjádření předsedy Nejvyššího správního soudu, JUDr. M. Mazance ze dne 23. 12. 2019, č.j. Sleg 244/2019, zaslané ministryni pro místní rozvoj.

Vymezení území dotčeného námitkou č.2

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady Územní studie

Odůvodnění námítky:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsaných vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbyvá než napadat vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především **v nedostacích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nerefletoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*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).*“ Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že „*popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.*“ Dále je upozorňováno na skutečnost, že „*popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné*

růžice byly použité v konkrétních lokalitách.“ Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané „Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování“ není vypořádáním argumentace obsažené v citovaném expertním posouzení RNDr. Dvorské, Ph.D. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. To platí i pro větu z vyjádření MŽP „Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší“. Identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny.

Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v expertním posouzení s názvem „Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“ (říjen, 2019). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: „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.“ Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že „celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty“.

Na expertní posouzení Ing. Šnajdra pořizovatel nereagoval žádným nápravou vad hlukového posouzení ani jejich vyvrácením nezávislým odborníkem. Hluková studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

Vyjádření zpracovatele územní studie, resp. rozptylové a hlukové studie, jejichž závěry byly výše citovanými expertními posouzeními zpochybněny napadeny, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Je tomu tak tím spíše, že zpracovatel územní studie, společnost knesl kynčl architekti s.r.o., se dlouhodobě věnuje zakázkám a projektům výstavby obytných souborů ve městě Kuřimi (Obytný soubor Záhoří-sever, Obytný soubor Záhoří – 1., 2., 3. etapa²). Výsledná podoba ZÚR JMK po vydání AZÚR JMK, konkrétně vymezení koridoru pro obchvat Kuřimi, přitom bude mít zásadní vliv na realizovatelnost uvedených záměrů obytných souborů. Lze v této souvislosti poukázat na proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří, z jehož Oznámení EIA³ vyplývá, že objednatel je právě společnost knesl kynčl architekti

s.r.o. Na str. 10 tohoto Oznámení EIA se uvádí, že „V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 - Brno - Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi“. Předmětné Oznámení EIA vychází z předpokladu realizace tzv. „jižního obchvatu Kuřimi“, tj. nové komunikace v těsné blízkosti k dnešnímu dni stále ještě nedostavěné nové obytné zástavbě v lokalitě „Díly za sv. Janem“, ačkoliv v roce 2017, kdy bylo Oznámení podáno příslušnému orgánu, nebylo jakkoli rozhodnuto kudy obchvat Kuřimi povede. V platných ZÚR JMK z roku 2016 jsou vymezeny variantní územní rezervy pro jižní i severní obchvat Kuřimi. V charakteristice lokality obytného souboru Kuřim- Záhoří byla tedy v Oznámení EIA již v roce 2017, a to bez opory v ZÚR JMK, předjímana varianta výhodná pro realizaci výše uvedených záměrů. Je tedy zřejmé, že postavení zpracovatele územní studie není nezávislé.

Lze shrnout, že zásadní vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43.** Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,
- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů znečištění ovzduší a hluchosti,
- doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísňování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Ing. Jarmila Paciorková, držitelka autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, dospěla ve „Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice)“, které je přiloženo k těmto námítkám, mj. k následujícím závěrům (zdůraznění podatel):

- Údaje z předmětné územní studie by mohly být využity při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, pokud splňují podmínku dle §10b odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Toto však není v Návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK doloženo. **Využití údajů z veřejně neprojednaného dokumentu, kterým je ze zákona územní studie, nemůže v posuzování koncepce proběhnout tak, že se pouze odkáže na obsah tohoto dokumentu, ale vlastní hodnocení musí být obsaženo v samotném návrhu koncepce, tedy v daném případě v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**
- **Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ruší územní rezervy pro obchvat města Brna, ale neobsahuje odůvodnění, na základě jakého posouzení vlivů tak činí a vybírá pouze variantu průtahu města Brna.**
- **Při výběru variant vycházejících z uváděného „průniku“, v tomto případě došlo ke dvojmu**

zahrnutí hodnocení zdravotních rizik (hledisko životního prostředí a lidského zdraví a hledisko hlukové a emisní zátěže (hluková a rozptylová studie).

- **V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK měly být navzájem posouzeny všechny základní varianty, tedy i „obchvat Brna“ a „průtah Brna“.**
- **K územní studii, tvořící klíčový podklad pro návrh aktualizace č. 1. ZÚR JMK, a jejím přílohám (hlukové a rozptylové studii) byla uplatněna kritická odborná oponentní hodnocení. Bez vyvrácení výhrad uvedených v těchto hodnoceních nelze bez dalšího akceptovat vyhodnocení variant v územní studii a navazovat na ně v procesu pořizování Návrhu č. 1 Aktualizace ZÚR JMK**
- **Proto je nezbytné, aby zejména v rámci „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území“ byly komplexně posouzeny vlivy všech relevantních variant a zároveň nedocházelo k duplicitě hodnocení kritérií, což může významně ovlivnit závěrečné vyhodnocení variant (zejména v případě problematiky výběru varianty u liniových staveb).**

Citované vyjádření Ing. Paciorkové tedy potvrzuje přesvědčení podatele, že **územní studie** mohla být podkladem pro pořizování návrhu AZÚR JMK a pro rozhodování o výběru z variant, ale **nemohla být podkladem závazným a rozhodujícím a nemohla výběr variant dopravního řešení, jejichž existence vyplývá z vymezení územních rezerv v platném znění ZÚR JMK, bez dalšího hodnocení předurčit a „rozhodnout“.**

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitku č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim

mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů:

- Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice)“ (červen 2020, přiloženo)

- Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září 2019, pořizovatel má k dispozici)

- 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 (říje, 2019, pořizovatel má k dispozici)

² Viz například <http://tvkotva-kurim.cz/index.php/2018/02/03/ikotva605-verejne-predstaveni-projektu-noveho-kurimskeho-sidliste-zahori-pokracovala-ferinova-liga-sk-kurim-pozvanka-na-kvalifikaci-verbiru-do-straznice-retro-2005-jinacovice-verejne-projednavan/>

³ Viz

https://portal.cenia.cz/eiasa/download/RUIBX0piTTEzNTNfb3puYW1lbmlETONfMjcwNzQwNTMONzM2OTA4MTYwMS5wZGY/JHM1353_oznameni.pdf

Vymezení území dotčeného námitkou č.3

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Odůvodnění námítky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vzneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, však nebyly při zpracování návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek 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;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejvhodnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených

v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;

- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „*Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí.*“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 – 43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek čj. 1 Ao 7/2011 – 526, bod 130) tedy podle NSS neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 Aos 1/2012 – 105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „*ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.*“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternativy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplnuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní

a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Vymezení území dotčeného námitkou č.4

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nedostatky vyhodnocení SEA

Odůvodnění námítky:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejich jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR JMK. Konkrétně se uvádí, že „*Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK. V rámci územní studie byla zpracována hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesnější 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 provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neproověření realizovatelnosti navrženého řešení

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. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „*záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel*“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „*záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,*“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „*Naplněním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezatížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – protihluková opatření (vč.*

nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení), opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.“ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. **V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací), nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.**“

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umístovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdoluhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Vymezení území dotčeného námitkou č.5

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady stanovisek KHS a MŽP

Odůvodnění námítky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že „posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však

jednoznačně převažují,“ je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transnitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že „*není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.*“

S ohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflkuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho 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*“. S tímto rozporem se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.6

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Obsah námítky:

Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Odůvodnění námítky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „*vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.* (...) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. (...) Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „*Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...*“, 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 s cílem **zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje** a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně

zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.“

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim (str. 183) omezuje na tvrzení, že „ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).“

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1 Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hluchnosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navyšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavláčením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hluchnosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námitku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (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;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlečení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imise, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2 Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neproověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 nejceněnějších 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehradý a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoli z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehradý.

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes správné území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZUR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteřní a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahuje veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava - Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s tranzitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlčena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „*Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje*“ (HBH Projekt, 06/2014)⁴⁴ (dále jen „**Studie**“ - dostupná na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž „*Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.*“ Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN- T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

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. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko–polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikací 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobila odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobila dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž

v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmána JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK [tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ] jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- 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

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout. Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava.

4 „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014) – dostupný na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>

Vymezení území dotčeného námitkou č.7

Území města Kuřimi a jeho okolí

Obsah námítky:

Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Odůvodnění námítky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZÚR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)“ (str. 154-155) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování

komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. 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. (...) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (...) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také **požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).“

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: „Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (...) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení 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. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitní dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transitní dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobila podstatně ulehčit zátěži v území.

Vymezení území dotčeného námitkou č.8

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námitky:**Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování**Odůvodnění námitky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celková realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Vymezení území dotčeného námitkou č.9

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Obsah námitky:**Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích**

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námítky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR 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,

- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů,
- navrhovat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Příloha:

1. Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice)
Zpracovatel: Ing. Jarmila Paciorková (červen 2020)

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „.... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této Námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována

a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrečí 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.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly

promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území* a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či

podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námítka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studii a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Reakce projektanta k *Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice)* Ing. Jarmila Paciorková (červen 2020) viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavkům vztahujícím se k 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.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

K dlouhodobému překračování limitů znečištění ovzduší pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

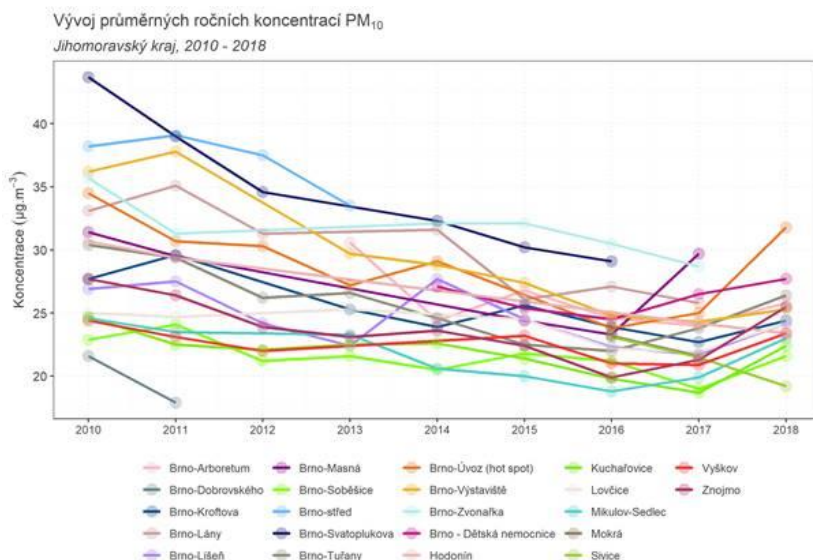
- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako

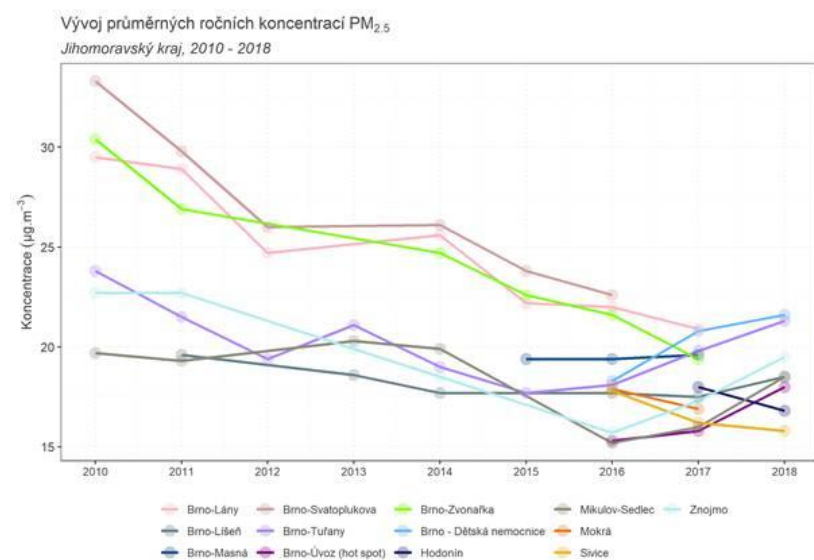
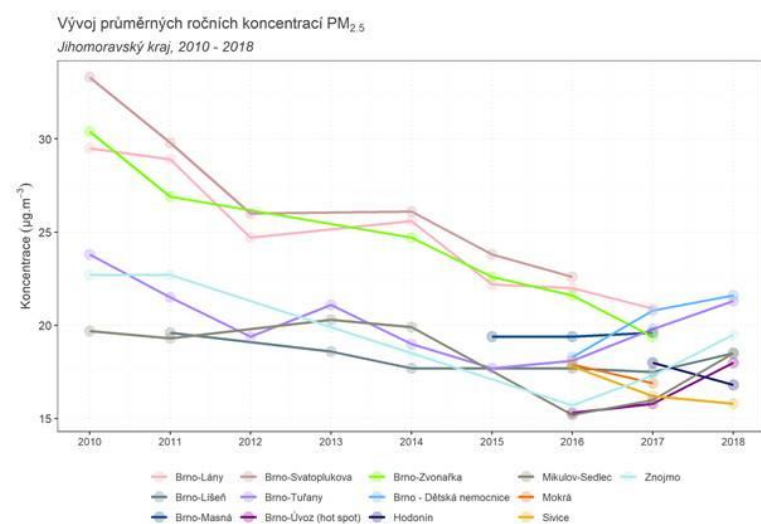
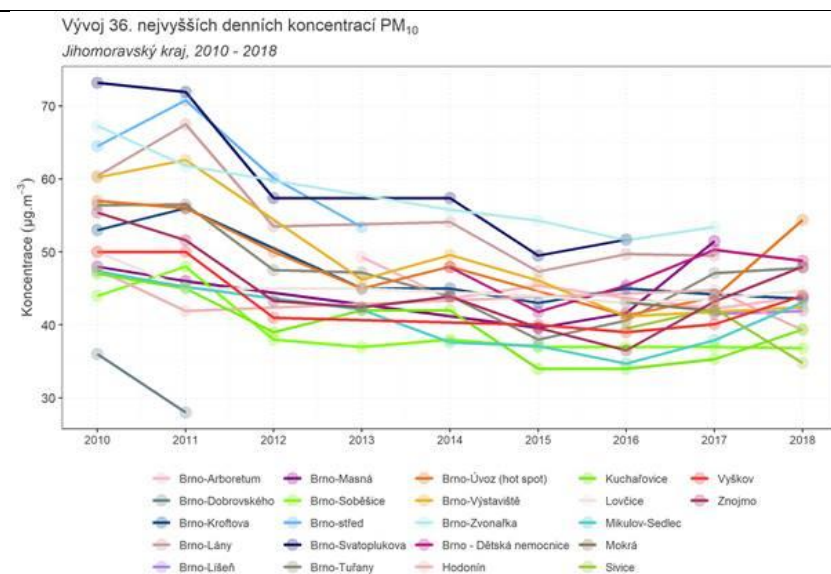
méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)

- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemska,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

Jen pár grafů pro ilustraci –





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ **Částice PM₁₀**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ **Částice PM_{2,5}**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ **Oxid dusičitý NO₂**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[a]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 –61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikrát, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	[µg/m ³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně

zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspence prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládá na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 tomu, 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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení

účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystřické varianty uvádíme, že 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námitka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům

MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

*1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os** jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*

*2. 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. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné)** se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejvhodnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.*

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorům. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevzneslo konkrétní požadavek na zapracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení Námitky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení Námitky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námitka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, **se zamítá.**

Odůvodnění

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Námitky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystřické varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standardní stupnice: - 2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na

zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity

znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. 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.“

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námitky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námitky 2.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námitka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střešníček pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět*

ochrany střešníků pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.“

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační jak uvádí podatelé.

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.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

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

- Vstupní brány do EU

- 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).

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov – Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „...Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...“

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení Námitky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci 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 bystrickou výrazně nižší.

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

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7, nevhodné řešení obchvatu Kuřimi, se zamítá.

Odůvodnění:

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy*. Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. 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 Tišov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

K dalším obavám obce k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

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. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

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 bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor **DS45** pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na*

minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor DS45 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 bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

K namítanému *nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43* uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 8, rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neprověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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 podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Podrobněji vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání Námítky č. 2. Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší

může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM₁₀, 74,3% emisí PM_{2,5}, 98,3% emisí BaP, 8,3% NO_x)**

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteční sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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, nízkoe emisní 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojedje centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojedje mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NO_x poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analiza_kvality_ovzdu_si_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco

pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s požadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení Námitky 2.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námitka č. 9, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazené zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

L.1.13. Obec Podolí

Poř. číslo	O 409	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83833/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Podolí / 583634			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Vítězslav Eliáš, starosta obce			
Adresa / sídlo		Podolí 1, 664 03 Podolí					
Námitka							
<u>Dotčené území:</u> SO ORP Šlapanice, obec Podolí							
<u>Námitka:</u> Poloviční MÚK Podolí							
<u>Odůvodnění:</u>							
Vznáším námitku proti napojení „poloviční MÚK Podolí“ v rámci koridoru „silnice III. třídy DS33Brno,							

Slatina, obchvat“ (varianta III/1, tj. jihovýchodní), a to v případě, že tato poloviční MÚK není propojená do všech směrů silnice I/50, tedy směrů na Brno a na Vyškov a s výjezdy ze směrů z Brna a od Vyškova.

V případě, že by nebyla propojena směrem na Brno, byla by nová okružní křižovatka na silnici II/430 zdrojem dopravních kolon při cestě po II/430 směr Brno k okružní křižovatce u Slatiny (Řipská – Bedřichovická). Tyto dopravní kolony jsou pak příčinou tranzitu veškeré dopravy ze silnice II/430 z okružní křižovatky Podolí – Bedřichovice přes obec Podolí (silnice III/37370) směrem do Líšně.

Z těchto důvodů je bezpodmínečně nutné, aby „poloviční MÚK Podolí“ byla propojená do všech směrů silnice I/50.

V případě, že je toto „poloviční MÚK Podolí“ propojená do všech směrů silnice I/50, je tato námitka nerelevantní.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

ZÚR JMK 2016 vymezují koridor ozn. DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb. V návrhu A1 ZÚR JMK navazuje na tento záměr navrhovaný koridor ozn. DS42 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK. V souvislosti s tímto záměrem je v návrhu A1 ZÚR JMK navržena přestavba MÚK Brno – východ a nově řešen obchvat Brno, Slatina ozn. DS33.

Navržené dopravní řešení představuje komplexní úpravu dopravního systému v širším území s detailním dopadem na oblast Slatiny a Šlapanic, přičemž obchvat Slatiny **slouží především k odvedení tranzitujících vztahů mimo zastavěná území Slatiny a okolních sídel**. Tranzitní doprava je ve směru od Prahy nově prostřednictvím MÚK Černovická terasa a nového vedení silnice II/430 směřována mimo prostor Šlapanic a Slatiny do potřebných směrů. Ve směru od Vyškova do Brna zůstává řešení nezměněné, po kapacitní silnici I/50, rovněž mimo zastavěné území. Ve směru od Brna po silnici I/50 či silnici II/430 je možno pokračovat jak na Vyškov, tak prostřednictvím nově navrženého úseku silnice II/430 a MÚK Černovická terasa také na Prahu nebo směrem k letišti, všechny směry vedou maximálně možně mimo zastavěná území.

Dle námítky obce bude *nová okružní křižovatka na silnici II/430 zdrojem dopravních kolon při cestě po II/430 směr Brno k okružní křižovatce u Slatiny (Řipská – Bedřichovická)*. Proto je dle námítky nutné, aby MÚK Podolí byla provedena jako plnohodnotná, do všech směrů silnice I/50. Dle názoru dopravních projektantů vyjádřených v ÚS JMK, která dopravní řešení podrobněji prověřila, je pro řešení dopravy v tomto sektoru prioritní odvedení dopravních vztahů mimo zastavěné území Slatiny. Prakticky to znamená, že ve směru do Brna (po stávající II/430 nebo III/15286 od Šlapanic) je možno pokračovat po navrhované nové II/430 směrem na MÚK Černovická terasa, část vozidel tak může přijet do Brna mimo Slatinu, část využije stávající připojení, čímž dojde k rozvolnění dopravy do více směrů. Ještě důležitější je závěr, že polovina dopravních pohybů z města Brna směrem k MÚK Černovická terasa (směrem na letiště) by byla realizována právě až na vzdálenější nové křižovatce (MÚK Podolí), všechny tyto změny dopravy by odlehčily dnešní přetížené křižovatce na silnici II/430 (Hviezdoslavova/Bedřichovická). Dle projektantů ÚS JMK na popisované řešení dostačuje „poloviční MÚK Podolí“. Návrh A1ZÚR JMK však neupřesňuje technické řešení komunikací, ale vymezuje plochy a koridory pro dopravu. V grafické části návrhu A1ZÚR JMK je na silnici I/50 vymezena mimoúrovňová křižovatka MÚK Podolí a dopravní plocha, ve které se stavba křižovatky má realizovat. Ve výroku je pro DS33 upřesněno, že plocha pro MÚK Podolí (I/50) je kruh o poloměru 250 m, není přímo stanoveno, že MÚK Podolí bude v polovičním profilu. Pouze v odůvodnění se odkazuje na ÚS JMK,

kteřá prověřovala řešení s návrhem polovičního profilu, nikde však není stanovena podmínka, že MÚK Podolí bude vybudována v polovičním profilu.

Velmi podstatná je skutečnost, že návrh A1 ZÚR JMK nově vymezuje v jihovýchodním kvadrantu OB3 metropolitní rozvojové oblasti plochu, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií – územní studie Jihovýchod. Jedná se o kvadrant omezený D2 MUK Chrlice jih – Sokolnice – Slavkov – Rousínov – Pozořice – MÚK D1xBrno východ – MÚK D1xD2. Cílem územní studie je v návaznosti na návrh nadřazené silniční a dálniční sítě a na předpokládaný rozvoj obcí v jihovýchodním kvadrantu brněnské aglomerace posoudit varianty obsluhy území silniční sítí, mimo jiné i **propojení Šlapanice – obchvat Slatiny – letiště**. Z výše uvedeného je zřejmé, že se dopravní obsluha v prostoru Šlapanice – Brno, Slatina bude dále prověřovat, a to na základě zpracování podrobnějšího podkladu, který může přinést úpravu obsluhy území.

Na závěr je potřeba uvést, že dopravní řešení oblasti D1 – východ bylo navrženo v součinnosti s dotčenými orgány, tj. Ministerstvem dopravy a KrÚ JMK, odborem dopravy.

L.1.14. Město Rajhrad

Poř. číslo	O 442	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83247/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Rajhrad / 583758			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. František Ondráček, starosta města			
Adresa / sídlo		Masarykova 32, 664 61 Rajhrad					

Námítka

Vymezení území dotčeného námitkou:

k. ú. Rajhrad, plocha přiléhající ke komunikaci III/42510 mezi ulicemi Štefánikova a Masarykova – viz příloha č. 1.

Obsah námítky:

Nesouhlasíme s navrženou komunikací dle územní studie *us_jmk_II_grafika_04_04_navrh_detaily_5* - viz příloha č. 2.

Odůvodnění námítky:

Navrhovaná komunikace zasahuje do území, které je v územním plánu Rajhrad vymezeno jako rezerva pro bydlení v rodinných domech.

Požadujeme, aby trasování navrhované komunikace bylo vedeno ve stávající komunikaci III/42510 a komunikace nezasahovala do územní rezervy vymezené pro bydlení v RD – viz příloha č. 3.

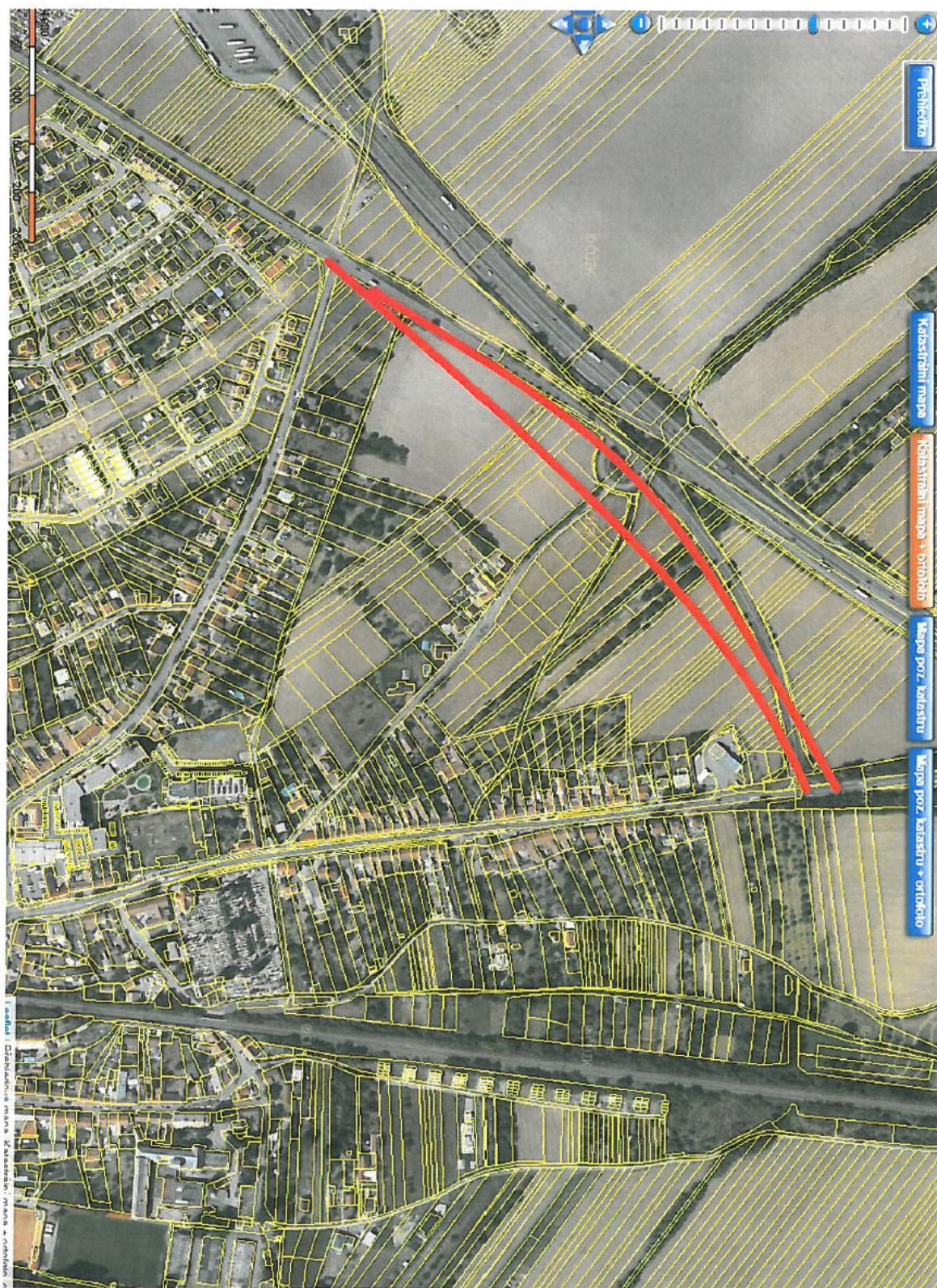
Poznámka: K námitce byly přiloženy tři (grafické) přílohy:

Příloha č. 1 – Vymezení území

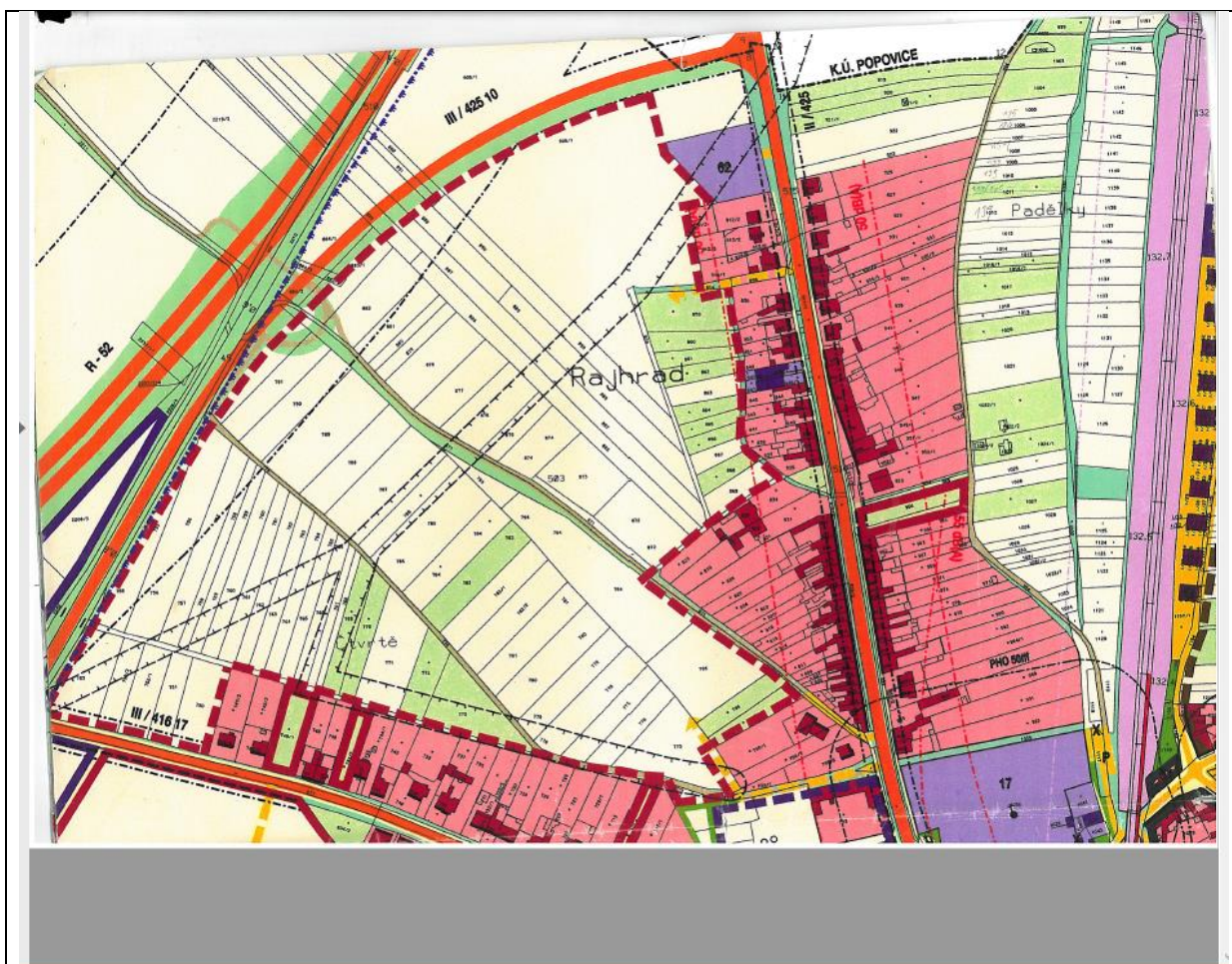
Příloha č. 2 – Územní studie

Příloha č. 3 – Územní plán Rajhrad

Příloha č.1



Příloha č.2:



Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námítka. Námítka je samostatně odůvodněna.

Námítka byla vyhodnocena následovně:

Námítka se zamítá.

Odůvodnění:

Návrh A1 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; Zpráva o uplatňování ZÚR JMK stanovila obsah A1 ZÚR JMK. Území dotčené námítkou, resp. silnice III/42510 v předmětném úseku, se dle ZÚR JMK nachází v koridoru DS14 – D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), včetně souvisejících staveb, jehož součástí je i mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Rajhrad. Koridor DS14 nebyl předmětem řešení A1 ZÚR JMK. Záměr vymezený v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.

Námítka uplatněná k ÚS JMK prostřednictvím návrhu A1 ZÚR JMK není relevantní, přesto pořizovatel upřesňuje některé souvislosti. Podání vychází z řešení územního plánu sídelního útvaru ÚPN SÚ) Rajhrad z roku 1996, který je v současnosti platný ve znění změn č. I a č. II. ÚPN SÚ (výřez zobrazený v příloze č. 3 podání je z původního znění ÚPN SÚ). ÚPN SÚ nebyl doposud uveden do souladu s platnými ZÚR JMK a je v předmětném území s nimi jako nadřazenou územně plánovací dokumentací v rozporu.

Soulad územně plánovací dokumentace města se ZÚR JMK má být zajištěn vydáním nového, v současnosti pořizovaného územního plánu (ÚP) Rajhrad. Projednávaný návrh ÚP Rajhrad proto vymezuje podél silnice D52 na severozápadním a severním okraji města plochu silniční dopravy Z33 pro realizaci nadmístního dopravního záměru (dálnice D52 / Jižní tangenta Rajhrad – Chrlice, včetně

MÚK Rajhrad), která zahrnuje také část území podél silnice III/42510 včetně severního okraje řešeného území z důvodu umožnění realizace souvisejících dopravních staveb (úprava části trasy silnice III/42510, úpravy křižovatky silnic II/425 a III/42510 a silnice II/425 Rajhrad – Modřice). Rozsah plochy, kterou je mj. zpřesněn v návrhu ÚP záměr DS14 ze ZÚR JMK, byl (dle odůvodnění návrhu ÚP) vymezen dle požadavku Ministerstva dopravy jako dotčeného orgánu na základě podrobnější dokumentace. Plocha územní rezervy R1 vymezená v návrhu ÚP Rajhrad je oproti ÚPN SÚ zmenšena na severozápadním okraji o část přiléhající k silnici III/42510, resp. D52, která je nyní součástí plochy silniční dopravy Z33. Pro využití územní rezervy R1 pro bydlení v rodinných domech stanovuje návrh ÚP Rajhrad m. j. podmínku „řešení koordinovat s vymezenou plochou dopravní infrastruktury Z33“.

Návrh ÚP Rajhrad nepředjímá podrobné dopravní řešení v ploše Z33 (ani mu to nepřísluší), to bude v kompetenci především příslušných dotčených orgánů v dalších stupních projektové přípravy, a to jak z hlediska dopravní problematiky, tak i např. z hlediska požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Na základě znalosti podrobnějšího dopravního řešení a z toho plynoucích požadavků dotčených orgánů bude případně možné či potřebné rozsah územní rezervy R1 korigovat.

Dalším faktorem, který ovlivní možnost využití plochy územní rezervy R1 a navazujících ploch, je záměr vysokorychlostní železniční trati. V platných ZÚR JMK je pro záměr vysokorychlostní dopravy zakotvený v PÚR ČR vymezen koridor územní rezervy vysokorychlostní trati RDZ05 VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien). V návrhu ÚP Rajhrad je v souladu s platnými ZÚR JMK upřesněn koridor územní rezervy (R2) pro železniční dopravu, který – cose týče plošného vymezení – nedopadá na území dotčené námitkou. V připravované Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK je však koridor územní rezervy pro VRT nahrazen návrhovým koridorem vysokorychlostní dopravy DZ11 VRT Brno – Šakvice, jehož poloha se oproti koridoru územní rezervy přibližuje městu Rajhrad. Průchod trasy VRT konzultovala s městem Rajhrad SŽDC, město vyslovilo souhlas s trasováním. Průmět koridoru DZ11 do řešení ÚP Rajhrad po nabytí účinnosti A1 ZÚR JMK si nepochybně vyžádá změny v navrženém řešení ÚP Rajhrad, co se týče rozsahu a polohy ploch pro železniční i silniční dopravu v předmětném území i dalších navazujících funkčních ploch včetně plochy územní rezervy R1.

Z uvedených důvodů není možné, aby plocha územní rezervy pro bydlení v rodinných domech byla zachována v rozsahu dle současně platného ÚPN SÚ.

L.1.15. Obec Skalička

Poř. číslo	O 480	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82517/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Skalička / 545295			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Jiří Mráz, starosta obce			
Adresa / sídlo		Skalička 10, 666 03 Tišnov 3					
Námitky Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „ AZÚR JMK “). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020. Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „ stavební zákon “), prostřednictvím zastupitelstva obce k návrhu AZÚR JMK následující Námitky : <u>Vymezení území dotčeného námitkou č.1</u> Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční							

a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah Námitky:

Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Odůvodnění Námitky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „**ZÚR JMK**“) byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace **43**“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**“) a tzv. optimalizovaná varianta - západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná varianta**“).

Pro účely výběru z variant řešení výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“. K tomu došlo v roce 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa*“ (dále jen „**Územní studie**“), jejímž výsledkem bylo doporučení Bystrcké varianty. Samotné výsledky Územní studie již ovšem projednávány nebyly, ani nedošlo k zákonem předvídanému výběru z variant komunikace 43 na jejich podkladě, tedy formou usnesení zastupitelstva kraje.

Po zpracování Územní studie pořizovatel přímo přistoupil k přípravě návrhu AZÚR JMK v němž vymezil koridor Bystrcké varianty komunikace 43 ve formě silnice 1. třídy I/43(koridor DS40), a zrušil územní rezervu pro Optimalizovanou variantu. **Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.**

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK. Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké - varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla.

Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost

vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zapracována do návrhu AZÚR na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprosedy“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: *„Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů. Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami. Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona.“* (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu

AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflexuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: „**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržená v rámci A1 ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“**, tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10.**“ Obdobně se v části řešící návrh „Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)“ (str. 150) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podmiňují podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.“

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány Námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „*nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jímí zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.*“ Úroveň zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflexuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným

variantám a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

Vymezení území dotčeného námitkou č.2

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah Námitky:

Vady Územní studie

Odůvodnění Námitky:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsaných vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbývá než napadat vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především v **nedostacích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nerefletoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*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).*“ Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na

způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že *„popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.“* Dále je upozorňováno na skutečnost, že *„popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.“* Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v expertním posouzení s názvem *„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). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: *„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.“* Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že *„celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty“*.

Vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43.** Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,
- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů 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, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpříšňování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci *„Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“* používá jako základní pojem termín *„dopravní účinnost“*, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak

kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitku č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a Námitky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- *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)*

Vymezení území dotčeného námitkou č.3

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah Námitky:

Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Odůvodnění Námitky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, však nebyly při zpracování návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek 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;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejpříjemnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „*Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí.*“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 – 43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů

některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek čj. 1 Ao 7/2011 – 526, bod 130) tedy podle NSS neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 AOs 1/2012 – 105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternatívy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplnuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Vymezení území dotčeného námitkou č.4

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah Námitky:

Nedostatky vyhodnocení SEA

Odůvodnění Námitky:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu.

Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejich jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí* (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR 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 nej přesněji 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 provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neproověření realizovatelnosti navrženého řešení

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. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrčké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „*záměry odvedou část*

dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlákání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „Naplněním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezátížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – **protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení)**, opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.“ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. **V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací)**, nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.“

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umístovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdlouhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Vymezení území dotčeného námitkou č.5

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah Námitky:

Vady stanovisek KHS a MŽP

Odůvodnění Námitky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že *„posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,“* je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že *„není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.“*

Sohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflexuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho 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“. S tímto rozporem se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.6

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Obsah Námitky:

Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Odůvodnění Námitky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.** (...) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. (...) Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, 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 s cílem **zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.** Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále priority uvedenou v bodě (12) **sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.**“

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim (str. 183) omezuje na tvrzení, že „ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).“

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1 Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlukosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navyšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavlečením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námitku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v úseku Bystřice – Kníničky (cca od jižní části ulice Černého po cca severní hranici k.ú. Kníničky) a v oblasti MÚK Troubsko;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlečení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na

uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2 Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neprověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 nejceněnějších 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje zpřesnit a vymezit koridor DS40 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Skalky u Přehradý a jejího ochranného pásma (např. formou přemostění) a ochranného pásma PP Pekárna, lokalitu zvláště chráněného druhu s národním významem (kavyl Smirnovův), zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoliv z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehradý.

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové

komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes správní území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZÚR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteční a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahují veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava - Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s tranzitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlečena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014)⁴⁴ (dále jen „Studie“ - dostupná na <http://www.kr->

jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž *„Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.“* Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN-T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

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. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko-polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobilá odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobilá dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný *„Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“*, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení

Ing. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK [tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ] jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- 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

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava. Požaduje před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém území a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

Vymezení území dotčeného námitkou č.7

Území města Kuřimi a jeho okolí

Obsah Námitky:

Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Odůvodnění Námitky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZÚR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)“ (str. 154-155) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. (...) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního

rozvoje (...) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také **požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).“

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: „Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (...) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení 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. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitní dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlí (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transitní dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobilá podstatně ulehčit zátěži v území.

Vymezení území dotčeného námitkou č.8

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah Námitky:

Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Odůvodnění Námitky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování

a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celkové realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Vymezení území dotčeného námitkou č.9

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Obsah Námitky:

Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Odůvodnění Námitky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná

norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.10

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah Námitky:

Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR

Odůvodnění Námitky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR JMK pak čítá 1 404 stran. Souběhem procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JMK vzato v úvahu a participativní fáze nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námitky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních zákonných lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů.

K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009, č.j. 2 As 25/2009 – 63, kde je v bodě [20] uvedeno: **„Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, sp. zn. 7 A 198/2000, „(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta k nahlédnutí do spisu**

(§ 23 a § 27 spr. ř.), a v **důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva** žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.).“ (zvýraznění podatel).

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 – 400, kde je uvedeno: „s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která **konstantně dovozuje, že přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost, vázanost na určitý proces apod. Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu.** Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013 - 38: „Jestliže **se jedná o poměrně složitou věc, je nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům, případně dalším osobám (...).**“ (zvýraznění podatel).

Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526v němž se mj. uvádí, že, „**Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně jedné a veřejností na straně druhé.**“ Plnohodnotným naplněním požadavku na „dialog“ veřejnosti s úředními osobami stěží je situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: „**Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy [přiměřeně srov. nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80/2011 Sb.), <http://nalus.usoud.cz>].**“ (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „**Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsanych základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] - [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace.**“ (zvýraznění podatel).

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že „**stanovený termín**

veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: „S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK posunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá.“

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.

Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a Námitky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhopvat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR 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,
- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů,
- navrhopvat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Vyhodnocení námitek:

Námitky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „.... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této Námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.”*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

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.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto

mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů* uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námitka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu

s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených

profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavků vztahujícím se k 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.

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.“

K dlouhodobému překračování limitů znečištění ovzduší pořizoval k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 , $B(a)P$ i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10} .

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) – Imisní analýza

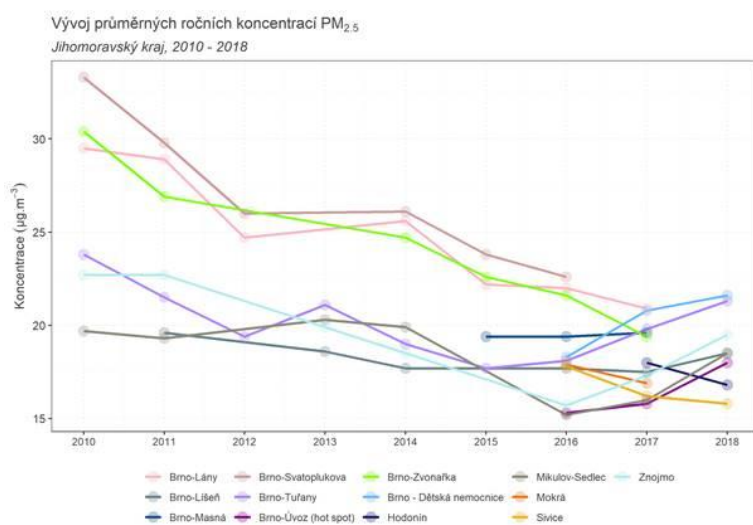
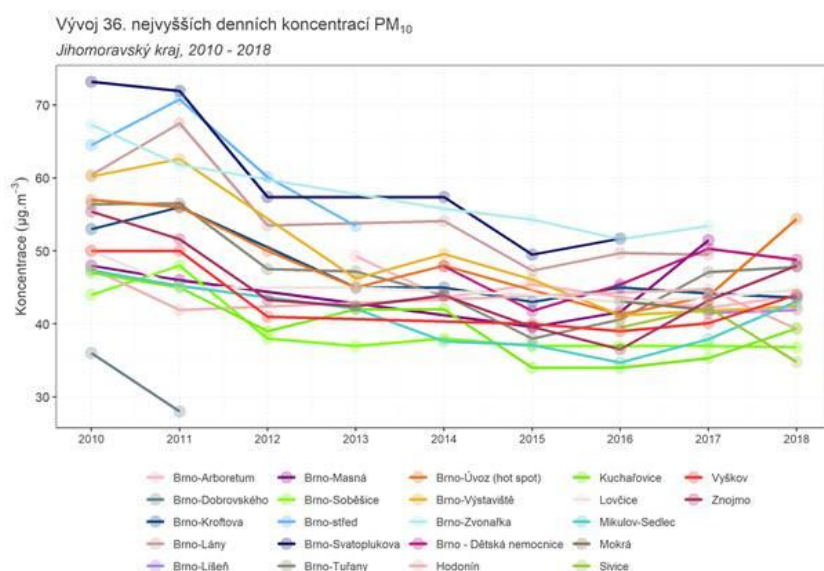
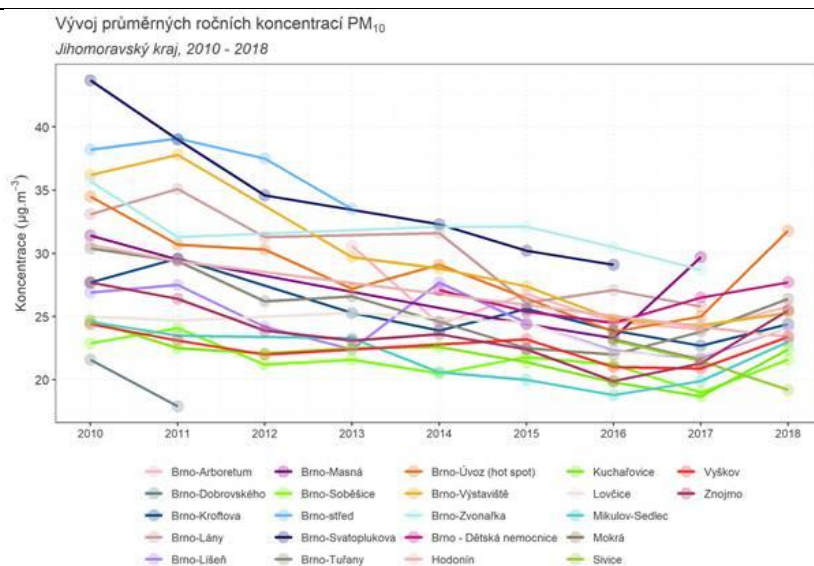
Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2 .

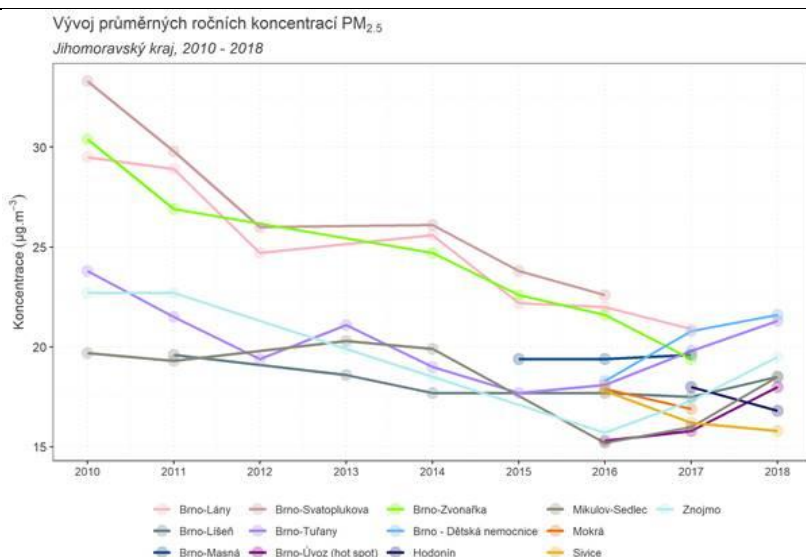
Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemska,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese – <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek –

Jen pár grafů pro ilustraci –





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.

- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ – http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany

data: za rok 2019

reprezent. Dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)

typ měř. Programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. Max. hod. konc.*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. Denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

**** počet dnů**

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10} , imisní limit pro průměrné roční koncentrace těže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu1 Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty 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. 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námítka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.“

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

*1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os** jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*

*2. 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. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné)** se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje **nejpříjemnější variantu**. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.*

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorů. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevzneslo konkrétní požadavek na zpracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení Námitky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení Námitky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námitka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Námitky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standardní stupnice: - 2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: *“Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich

obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. 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.“

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námítky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námítky 2.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námítka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střívičnický pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střívičnický pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ÚÚR.”*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační jak uvádí podatelé.

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.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, se zamítá.

Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 :

100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov – Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „...Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční

dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení Námitky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námitka č. 7, nevhodné řešení obchvatu Kuřimi, se zamítá.

Odůvodnění:

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy*. Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. 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.

K dalším obavám obce k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

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. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

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 bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor **DS45** pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.*

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor **DS45** 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 bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

K namítanému *nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43* uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 8, rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neprověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj

území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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 podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Podrobněji vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání Námitky č. 2. Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM₁₀, 74,3% emisí PM_{2,5}, 98,3% emisí BaP, 8,3% NO_x)**

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojedí centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojedí mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NOx poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analiza_kvality_ovzduasi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení Námitky 2.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námitka č. 9, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na

základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 10, porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednána. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil

dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít Námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za neopodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu právnické osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání jako „zřetele hodné“. KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem na pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na

opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Krajský úřad se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako „zřetele hodné“. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlit ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, již byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

L.1.16. Obec Skryje

Poř. číslo	O 484	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82235/2020										
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Skryje / 549894													
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		MUDr. Jana Jeřábková, starostka obce													
Adresa / sídlo		Skryje 38, 594 55 Dolní Loučky															
Námitka Naše obec využívá příležitosti probíhající aktualizace ZÚR JMK a podává tímto námitku proti vymezení plochy „POT02 Poldr Skryje na vodním toku Loučka”. Ten zasahuje do části údolí řeky Loučky (katastrální území Skryje 643424), které má přirozený charakter, hodnotný jak z přírodovědného, tak z estetického hlediska. Odůvodnění: Říční niva Loučky s trvalými travními porosty umožňuje přirozený rozliv při povodňových stavech a ukládají se na nich případně i ledové kry při jarním tání. Stavba poldru by kromě narušení velmi cenného malebného rázu údolí mohla buď přímo nebo i nepřímo negativně ovlivnit i cenný biotop T5.5 trávníků písčin a mělkých půd. Jedná se sice o druhově poměrně chudý biotop, ale jeho význam v širší oblasti Tišnovska spočívá v jeho ojedinělosti (Halas et al. 2012). Zkoumané trávnické písčiny a mělké půdy se vyvinuly na tělese štěrkopísčitého proluviálního kuželu Hadůvky v levobřeží řeky Loučky, která je pravostranným přítokem Svratky. Tento typ psamofilní vegetace na kyselých písčinech se vyskytuje v České republice především v nížinných polohách v Polabí, na Třeboňsku a v oblasti Dúbravy (Chytrý et al. 2010), proto je jeho ojedinělý výskyt u Skryjí hodný pozornosti. Fytogeograficky pozoruhodný je na zkoumané lokalitě výskyt paličkovce šedavého (<i>Corynephorus canescens</i>), který roste výhradně na souvislých písčitých podkladech, nejbližší na vátých písčinech na Hodonínsku a v Polabí a z Českomoravské vrchoviny není z jiných míst uváděn. Ještě ve 30. letech 20. století rostl paličkovec šedavý i na nivních pastvinách na sousedním katastru Újezdu u Tišnova (Šmarda 1930). Jen díky přítomnosti balvanů v tělese proluviálního kuželu nebyla jeho poslední lokalita na Českomoravské vrchovině nikdy rozorána. Řeka Loučka je také biotopem zranitelné vranky obecné (<i>Cottus gobio</i>) a evidovanou Evropsky významnou lokalitou CZ0623324 – Bobrůvka. Znovu Vás také informuji o tom, že naše obec Skryje usiluje o udržení krajinného rázu i ochraně území v k.ú. Skryje s vědomím významnosti a výjimečnosti lokality. O vzhled území pečuje všemi dostupnými prostředky. Dlouholetou marnou snahou obce je přesvědčit i správce toku Bobrůvka o nezpochybnitelném významu oprav a údržby silně poškozených jezů, které tvořily součást náhonů k několika mlýnům i koryta řeky. Na katastru obce se jedná celkem o 3 jezy, které ovlivňovaly spád i rozliv vodního toku a byly již i v dávné minulosti významným protipovodňovým prvkem na území naší obce.																	
Vyhodnocení námítky Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Námitka byla vyhodnocena následovně: Námitka, proti vymezení plochy protipovodňových opatření POT02 Poldr Skryje na vodním toku Loučka v ZÚR JMK, se zamítá. <u>Odůvodnění:</u> Záměr POT02 Poldr Skryje na vodním toku Loučka není předmětem řešení návrhu A1 ZÚR JMK. Záměr vymezení v ZÚR JMK 2016 zůstává beze změn.																	

Návrh A1 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; Zpráva o uplatňování ZÚR JMK stanovila obsah A1 ZÚR JMK.

Obec Skryje uplatnila k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK připomínku věcně shodnou s obsahem současné námitky, připomínce nebylo vyhověno z následujících důvodů, které jsou i nadále platné:

„Poldr Skryje je jedním z celé řady navržených protipovodňových opatření. Záměry protipovodňových opatření (včetně POT06) jsou stabilizovány v ZÚR JMK v podrobnosti příslušející úrovni zásad územního rozvoje. K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody. Účelem ZÚR JMK není prokazovat, který veřejný zájem bude převažující.

V dotčeném území nedošlo od nabytí účinnosti ZÚR JMK ke změnám, které by si vyžádaly přehodnocení záměru. Záměr je i nadále sledován, ze strany dotčeného orgánu ani oprávněného investora nebyl uplatněn požadavek na jeho vypuštění ze ZÚR JMK.“

L.1.17. Město Šlapanice

Poř. číslo	O 536	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83485/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Šlapanice / 583952			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Michaela Trněná, starostka města			
Adresa / sídlo		Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice					

Námitka

Vymezení území:

k. ú. Šlapanice u Brna, Bedřichovice (obojí okres Brno-venkov)

Identifikační údaje:

Město Šlapanice, IČO: 282651, Masarykovo nám. 100/7, 664 51

Obsah námitky:

Město Šlapanice nesouhlasí s variantou obchvatu Slatiny III/1 (záměr DS 33) Vybraná varianta ze čtyř uvažovaných variant je variantou nejhorší pro řešení dopravního napojení města Šlapanice na širší komunikační síť. Problém „t“ napojení Šlapanic a spádových obcí nejen neřeší, ale přesouvá ho na problematičtější úroveň komunikace II. třídy a umocňuje ho dvojnásobným křížením dopravního toku ze Šlapanic na komunikaci II. třídy s odbočením vlevo (II/430). Nejedná se pouze o řešení individuální dopravy, ale především také dopravy hromadné. Tento problém napojení města Šlapanice přitom efektivně řeší prověřovaná varianta III/2(nebo III/4) s napojením Šlapanic kruhovým objezdem za dálnicí D1. Z pohledu hodnocení negativních dopadů na životní prostředí byla přitom varianta III/2 hodnocena stejně jako varianta III/1. Město Šlapanice proto požaduje řešení dopravního napojení Šlapanic akceptovatelnou formou prověřenou ve variantě III/2. Z varianty III/1 považuje město Šlapanice za akceptovatelné řešení přijetí kruhového objezdu napojení I/50 na II/430 z varianty III/2. Za neakceptovatelné lze považovat napojení Šlapanic variantami „přesmyknutí“ dálnice D1 a napojování Šlapanic ve variantách III/1 a III/3. Město Šlapanice se obává, že toto řešení by mohlo situaci s dopravním napojením Šlapanic a spádové oblasti významně zhoršit. Řešení ve variantě III/1 přitom nese závady, které nebude možné řešit v navazujících řízeních, nelze ani akceptovat odůvodnění, že následně lze situaci řešit úpravou dopravního značení.

Odůvodnění:

Město Šlapanice se aktivně účastní procesu přípravy dopravního řešení jihovýchodní části brněnské v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, především pak dlouhodobě aktivně uplatňuje připomínky a hájí zájmy občanů města Šlapanice v přípravě trasy tzv. „obchvatu Slatiny (DS 33)“. Nejedná se přitom jen o obchvat Slatiny, ale také o zásadní dopravní napojení města Šlapanice na Brno a dálnici D1. Je nutné připomenout, že město Šlapanice je spádovou oblastí pro okolní obce –

Jiříkovice, Ponětovice, Blažovice, Kobylnice, Ponětovice. Tzn. že v dopravních špičkách vzniká na napojení města Šlapanice na dopravní směr Brno a dálnici D1 významný nápor. Nejedná se přitom pouze o napojení individuální dopravy, ale také o městskou hromadnou dopravu. Ve stávajícím dopravním napojení města Šlapanice na Slatinu křižovatkou Krejčího/Matlachova/Šlapanická vznikají ve Slatině významné kongesce, které vedou k významným dopravním zpožděním. V případě nehody na dálnici D1 se stává trasa ze Šlapanic na Brno automaticky trasou objíždou a dochází k zablokování celého území.

Město Šlapanice proto uplatnilo své připomínky k Návrhu ZUR JMK v roce 2015, dále v roce 2016 podalo město JMK své podněty a náměty k dopravnímu řešení. Znovu se město vyjádřilo k Návrhu zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 v roce 2017, dále v roce 2018 uplatnilo město připomínky k 1. etapě ÚS nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. V roce 2019 uplatnilo město připomínky ke Zprávě o uplatňování ZUR JMK v období 10/2016–12/2018 a následně uplatnilo město připomínky k Návrhu aktualizace č. 1 ZUR JMK. Ve všech vyjádřeních město dlouhodobě upozorňuje na problém dopravního napojení Šlapanic a přilehlého spádového území.

Město Šlapanice preferovalo variantu III/4 s odůvodněním, že se jedná o variantu, která je již částečně projektově připravena, a to do úrovně dokumentace pro územní rozhodnutí aktualizované v roce 2019, opřené o Memorandum o spolupráci na realizaci tohoto obchvatu mezi Jihomoravským krajem, městem Brnem, městem Šlapanice a MČ Slatina.

Varianta III/4 klade nejmenší nároky na zábory zemědělského půdního fondu (o desítky nyní volných hektarů půdy), nejmenší zásahy do nezastavěného území a současně podporuje odvedení dopravy z nově budovaných sídlišť na území Slatiny přímo mimo zastavěné území Slatiny (již nyní kapacitně nevyhovující Tuřanka a Řípská). Město Šlapanice stejně jako město Brno a Jihomoravský kraj tuto variantu dlouhodobě sledují ve svých územně plánovacích dokumentacích a je zčásti (mezi ulicí Hvězdoslavova a ul. Šlapanická) již projednaná, minimálně v územním plánu Šlapanic stabilizovaná, a tudíž i dříve realizovatelná.

Vedení celého nového úseku komunikace II/430 západně od dálnice vytváří obchvat MČ Brna-Slatiny a je tedy vhodnější i pro dopravu vedenou ve směru od MČ Brna-Líšně. Jakékoliv oddálení nové komunikace od MČ Brna-Slatiny může vést k jejímu nevyužívání a preferování stávající trasy přes MČ. Aby však byl tento obchvat atraktivní alternativou k průjezdu obytnou částí Slatiny, měl by být co možná nejbližší ke stávajícím ulicím Tuřanka – Matlachova – Krejčího – Bedřichovická. Oddálení jižního úseku komunikace II/430 za dálnici D1 sníží její atraktivitu pro směr Líšeň – průmyslová zóna Černovická terasa. Tato doprava bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny se všemi negativními důsledky – hluk, prach, exhalace, kongesce a v neposlední řadě zpoždování meziměstských trolejbusů Brno – Šlapanice a další vnitrobrněnské MHD.

Z urbanistického hlediska tvoří dálnice D1 v tomto segmentu rozhraní Brna a Šlapanic přirozenou hranici zastavěného území Brna

Varianta III/1 se jeví jako **ekonomicky nejnákladnější**. A to díky MUK Podolí a převedení komunikace přes dálnici D1. Ekonomicky nákladnější nejen při výstavbě, ale i do budoucna v údržbě a opravách bude jednoznačně dálniční křížení než kruhový objezd z varianty III/2 (III/4). V situaci, kdy Jihomoravský kraj dlouhodobě upozorňuje své obce na nedostatek finančních prostředků na pouhé opravy komunikací, by ekonomický pohled měl patřit k základnímu rozhodování zastupitelstva JMK. Zvláště v situaci, kdy existují dle vyhodnocení územní studie minimálně dvě prakticky srovnatelné varianty.

Odůvodnění ekonomicky nákladovější varianty III/2 „přesmyknutím“ komunikace přes těleso D1 maximálním potlačením vztahu Šlapanice – Slatina se jeví jako nesmyslné. **Slatina jednoznačně není cílem dopravy směřující ze Šlapanic.** Jedinou, a to žádoucí výjimkou, která na této komunikaci musí zůstat, je MHD trolejbusové linky 31 sloužící pro dopravní obsluhu jak Šlapanic, tak Slatiny a dalších částí Brna.

Z výše uvedených důvodů ekonomického pohledu, záborů ZPF, neefektivního napojení města

Šlapanice není naplněn základní princip Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, tzn. účelné, ale také hospodárné uspořádání území kraje.

Vyhodnocení námitky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka, ve které město Šlapanice nesouhlasí s variantou obchvatu Slatiny III/1 (záměr DS 33), **se zamítá**.

Odůvodnění:

ZÚR JMK 2016 vymezují koridor ozn. DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb. V návrhu A1 ZÚR JMK navazuje na tento záměr navrhovaný koridor ozn. DS42 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK. V souvislosti s tímto záměrem je v návrhu A1 ZÚR JMK navržena přestavba MÚK Brno – východ a nově řešen obchvat Brno, Slatina ozn. DS33.

Navržené dopravní řešení představuje komplexní úpravu dopravního systému v širším území s detailním dopadem na oblast Slatiny a Šlapanic, včetně napojení na Letiště Brno Tuřany. Primárním úkolem je odvedení tranzitní dopravy z krajské komunikační sítě mimo urbanizovanou část Slatiny, a to jak z pohledu napojení regionu na město Brno, tak z pohledu připojení letiště na vyšší komunikační systém.

Úprava krajské komunikační sítě byla pro společné jednání navržena ve čtyřech variantách – čtyřech návrhových koridorech. Návrhové koridory DS33-A (varianta III/1) až DS33-D (varianta III/4) jsou podrobně popsány v odůvodnění návrhu A1 ZÚR JMK, podkladem pro jejich vymezení bylo podrobné řešení na úrovni technické studie zpracované v rámci ÚS JMK (PK OSSENDORF, 2018) a dosavadní vymezení koridoru DS33. Územní studie byla pouze průkazem možného řešení a podkladem pro vymezení koridoru, v němž se bude umísťovat stavba.

Představené varianty řeší nové propojení silnice I/50 (Ostravské radiály) přes silnice II/430 a III/15286 až po MÚK Černovická terasa, které by umožnilo „uzavření“ Slatiny před tranzitující dopravou – tj. obchvat Slatiny. Varianty kombinují novou silnici procházející souběžně s dálnicí D1 (částečně jižně nebo severně) s novým napojením na silnici I/50 (MÚK Podolí) a trasu doposud sledovaného obchvatu Slatiny (koridor DS33 dle platných ZÚR JMK). Dopravním modelováním bylo prověřeno, že intenzita dopravy na průtahu Slatinou (ul. Bedřichovická) se u všech navržených variant snižuje z cca 14 tis. vozidel (nulový stav 00-2035) na 4–5 tis. vozidel. Na základě stanovisek dotčených orgánů, vyhodnocení vlivů na životní prostředí, doporučení projektanta a připomínek obcí bylo zastupitelstvem kraje dne 27.02.2020 rozhodnuto o výběru nejvhodnější varianty – varianta III/1. Dle vybrané varianty je tranzitní doprava ve směru od Prahy nově prostřednictvím MÚK Černovická terasa a nového vedení silnice II/430 směřována mimo obytný prostor Slatiny do potřebných směrů – centrum, Šlapanice, Slatina, Líšeň. Ve směru od Vyškova do Brna zůstává řešení nezměněné, po kapacitní silnici I/50, rovněž mimo zastavěné území nebo po silnici II/430 s tím, že část dopravy může pokračovat po stávající II/430, část může po novém vedení II/430 směřovat na MÚK Černovická terasa. Ve směru od Brna po silnici I/50 či silnici II/430 je možno pokračovat jak na Vyškov, tak prostřednictvím nově navrženého úseku silnice II/430 a MÚK Černovická terasa také na Prahu nebo směrem k letišti, všechny směry vedou maximálně možně mimo zastavěná území. Z modelování vyplývá, že systém odlehčí dnešní křižovatce na silnici II/430 (Hviezdoslavova/Bedřichovická), polovina dopravních pohybů z města Brna směrem k MÚK Černovická terasa (směrem na letiště) bude realizována právě až na vzdálenější nové křižovatce (MÚK Podolí). Ve směru od Šlapanic je trasami vedenými mimo zastavěné území (v co největší vzdálenosti od něj) umožněno napojení na dálnici D1 (přes MÚK Černovická terasa směr Praha nebo přes MÚK Podolí a I/50 směr Vyškov), napojení na Brno zůstává po silnici III/15286 nebo po nové II/430 směrem na MÚK Černovická terasa

nebo směrem na stávající II/430. Navrženým řešením prověřeným v ÚS JMK je silniční doprava co nejvíce rozmělněná a odváděna mimo zastavěná území, aby průtah Slatiny byl co nejméně zatěžován.

Město Šlapanice s výběrem nesouhlasí a uplatňuje proti vybranému řešení námitku s argumenty, že vybrané řešení není pro město nejvýhodnější.

V rámci ÚS JMK byly všechny prověřované varianty obchvatu Slatiny zmodelovány s tím, že jejich účinnost se neliší tak, jak jsou uvedeny domněnky v námitce, tyto naopak dopravní modelem podloženy nejsou. V jižní části koridoru byla východní strana D1 vybrána zejména z důvodu nepřetěžování hlukové zátěže směrem k obytné zástavbě Slatiny i za cenu překračování dálnice, kde z důvodu jejího rozšíření a otáčení vozidel údržby musí být stejně budováno nové přemostění. V rámci ZÚR JMK nelze předjímat konkrétní způsob řešení křižovatek na obchvatu, není to podrobnost řešení ZÚR. Technické řešení studie je průkazem reálnosti a podkladem pro vymezení koridoru, ale není do ZÚR JMK závazně přebíráno. Navržené technické řešení v územní studii není a ani nemůže být pro následné prověřování neměnné. Závazné pro následné prověřování je vymezení koridoru DS 33, protože 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. Ukáže-li se při další přípravě nezbytné, může být nad dálnicí vybudována třeba velká okružní křižovatka, do které se zapojí oba úseky obchvatu i stávající silnice III/15286.

K domnělému dalšímu zatěžování ulic Slatiny dopravou uvádíme, že přidání jižního úseku obchvatu Slatiny se spolu s vybudováním MÚK Černovická terasa a dálničními kolektory vytvoří plnohodnotný obchvat Slatiny, který naváže na obchvat Tuřan a v prodloužení ul. Průmyslové na nový VMO. Těžko lze uvažovat, že by byl méně atraktivní než stávající průtah s jednou, možná dvěma světelně řízenými křižovatkami, zastávkami MHD v jízdních pružích, s přechody, podélným parkováním, rychlostí do 50 km/h. Tento jižní úsek nabízí i trasy ze Šlapanic k centru a jihu Brna, takže nelze všechna vozidla ze Šlapanic vidět jen na severním úseku. Naopak např. z hlediska vozidel přijíždějících po II/430 od Holubic směrem do centra je navržená trasa významně výhodnější, bez průjezdu přetíženou křižovatkou Hvězdoslavova – Bedřichovická.

Pokud se týká obchvatu Slatiny navrženého v platných ÚPD, je v úvahu třeba vzít i stávající znalosti o dosud sledované trase obchvatu v severní části, kde řešení odvodnění je velmi problematické, a to i z důvodu přiléhající zástavby a snahy o realizaci obytné zástavby v těsné blízkosti trasy obchvatu dle platného ÚPN SÚ Šlapanice.

Náklady pro jednotlivá řešení nebyly v rámci A1 ZÚR JMK posuzovány, nejsou úkolem územního plánování. Samotné silniční řešení vybrané varianty bude dle odboru dopravy KrÚ JMK zřejmě investičně náročnější než řešení požadované podatelem. Nicméně při připočtení nákladů na zajištění odvodnění silnice dle stávajícího vymezeného obchvatu se rozdíl bude smazávat.

Závěrem se dodává, že návrh A1 ZÚR JMK nově vymezuje v jihovýchodním kvadrantu OB3 metropolitní rozvojové oblasti plochu, ve které je uloženo prověření změn využití územní studií – územní studie Jihovýchod. Jedná se o kvadrant omezený D2 MUK Chrlice jih – Sokolnice – Slavkov – Rousínov – Pozořice – MÚK D1xBrno východ – MÚK D1xD2. Cílem územní studie je v návaznosti na návrh nadřazené silniční a dálniční sítě a na předpokládaný rozvoj obcí v jihovýchodním kvadrantu brněnské aglomerace **posoudit varianty obsluhy území silniční sítí**, mimo jiné i **propojení Šlapanice – obchvat Slatiny – letiště**. Z výše uvedeného je zřejmé, že dopravní obsluha v prostoru Šlapanice – Brno, Slatina se bude dále prověřovat, a to na základě zpracování podrobnějšího podkladu, který může přinést úpravu obsluhy území a bude prověřovat dle podnětů vzešlých z jednotlivých obcí i dosud opomíjená řešení.

Na závěr je potřeba uvést, že dopravní řešení oblasti D1 – východ bylo navrženo v součinnosti s dotčenými orgány, tj. Ministerstvem dopravy a KrÚ JMK, odborem dopravy.

L.1.18. Obec Troubsko

Poř. číslo	O 560	Datum	15.06.2020 15.06.2020 16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82150/2020 JMK 82791/2020 JMK 83714/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Troubsko / 584029			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Markéta Bobčíková, starostka obce			
Adresa / sídlo		Zámecká 8, 644 41 Troubsko					

Námítky

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „**AZÚR JMK**“). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020.

Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020.

Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „**stavební zákon**“), prostřednictvím rady obce k návrhu AZÚR JMK následující **námítky**:

Vymezení území dotčeného námitkou č.1

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymežit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „**ZÚR JMK**“) byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace 43“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**“) a tzv. optimalizovaná varianta – západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná varianta**“).

Výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Cílem územní studie mělo být podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a na území města Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Územní studie byla zpracována v letech 2017 - 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem „Územní

studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“ (dále jen „Územní studie“), jejímž výsledkem bylo odmítnutí všech variant „obchvatu města Brna“ a doporučení dvou subvariant Bystrcké varianty. (D.3 a S.1). Následně dodatkem předmětné studie byla navržena ještě varianta třetí, S.10, zpracovateli označená jako tzv. varianta „poučená“.

Po zpracování Územní studie pořizovatel zpracoval Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 (dále jen návrh Zprávy). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení se závěrem zpracovat AZÚR JMK. V kapitole F. tohoto návrhu Zprávy pořizovatel formuloval „zadání“ pro AZÚR JMK, do nějž převzal výsledky studie. Tento postup je nesprávný, protože územní studie je pouze podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, nikoliv však podkladem závazným, a nelze proto bez dalšího přebírat do územně plánovací dokumentace „rozhodnutí“, resp. „výběr varianty“, učiněný v územní studii. Tímto způsobem proto nebylo možné odmítnout variantu „obchvatu Brna“. Platí totiž, že „Územní studie nemůže být nikdy závazným podkladem pro rozhodování, neboť jde o odborný podklad, který nebyl projednán s dotčenými subjekty a schválen žádným k tomu příslušným orgánem. Tak jako je tomu dosud, je možné studii využít k prokázání proveditelnosti záměru v území bez ohrožení dalších zájmů. Nikoliv však jako důkaz opaku - rozpor záměru se studií nemůže být bez dalšího důvodem k jeho neschválení, jen je třeba posoudit jej na základě dalších podkladů.“¹

Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK.

Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké - varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla.

Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zpracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zpracována do návrhu AZÚR na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprocessu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze

20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: „*Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů. Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami. Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona.*“ (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflexuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: „**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržena v rámci A1 ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“**, tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10.**“ Obdobně se v části řešící návrh „*Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)*“ (str. 150) uvádí: „*Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.*“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „*Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podmínily podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním*

komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnávala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. **Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna**, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.“ Úroveň zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflktuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořizení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

¹ Viz vyjádření předsedy Nejvyššího správního soudu, JUDr. M. Mazance ze dne 23. 12. 2019, č.j. Sleg 244/2019,

zaslané ministryni pro místní rozvoj.

Vymezení území dotčeného námitkou č.2

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady Územní studie

Odůvodnění námítky:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsaných vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbývá než napadat vady Územní studie v rámci projednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především v **nedostacích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nerefletoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*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).*“ Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že „*popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.*“ Dále je upozorňováno na skutečnost, že „*popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.*“ Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané „*Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování*“ není vypořádáním argumentace obsažené v citovaném expertním posouzení RNDr. Dvorské, Ph.D. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. To platí i pro větu

z vyjádření MŽP „Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší“. Identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny.

Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v „*Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019*“ (říjen, 2019). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: „*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.*“ Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že „*celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést výběr preferované dopravní varianty*“.

Na expertní posouzení Ing. Šnajdra pořizovatel nereagoval žádným nápravou vad hlukového posouzení ani jejich vyvrácením nezávislým odborníkem. Hluková studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

Vyjádření zpracovatele územní studie, resp. rozptylové a hlukové studie, jejichž závěry byly výše citovanými expertními posouzeními zpochybněny napadeny, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Je tomu tak tím spíše, že zpracovatel územní studie, společnost knesl kynčl architekti s.r.o., se dlouhodobě věnuje zakázkám a projektům výstavby obytných souborů ve městě Kuřimi (Obytný soubor Záhoří-sever, Obytný soubor Záhoří – 1., 2., 3. etapa²). Výsledná podoba ZÚR JMK po vydání AZÚR JMK, konkrétně vymezení koridoru pro obchvat Kuřimi, přitom bude mít zásadní vliv na realizovatelnost uvedených záměrů obytných souborů. Lze v této souvislosti poukázat na proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří, z jehož Oznámení EIA³ vyplývá, že objednatel je právě společnost knesl kynčl architekti s.r.o. Na str. 10 tohoto Oznámení EIA se uvádí, že „*V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 - Brno - Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi*“. Předmětné Oznámení EIA vychází z předpokladu realizace tzv. „*jižního obchvatu Kuřimi*“, tj. nové komunikace v těsné blízkosti k dnešnímu dni stále ještě nedostavěné nové obytné zástavbě v lokalitě „*Díly za sv. Janem*“, ačkoliv v roce 2017, kdy bylo Oznámení podáno příslušnému orgánu, nebylo jakkoli rozhodnuto kudy obchvat Kuřimi povede. V platných ZÚR JMK z roku 2016 jsou vymezeny variantní územní rezervy pro jižní i severní obchvat Kuřimi. V charakteristice lokality obytného souboru Kuřim- Záhoří byla tedy v Oznámení EIA již v roce 2017, a to bez opory v ZÚR JMK, předjímana varianta výhodná pro realizaci výše uvedených záměrů. Je tedy zřejmé, že postavení

zpracovatele území studie není nezávislé.

Lze shrnout, že zásadní vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že **Územní studie nemohla být dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43.** Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,
- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů znečištění ovzduší a hluchosti,
- doložení, že pro výslednou dopravní koncepci JMK dojde k dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísňování těchto limitů.

Územní studie namísto sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitku

č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- *Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (září, 2019)*

- *Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (říjen, 2019)*

2 Viz například <http://tvkotva-kurim.cz/index.php/2018/02/03/ikotva605-verejne-predstaveni-projektu-noveho-kurimskeho-sidliste-zahori-pokracovala-ferinova-liga-sk-kurim-pozvanka-na-kvalifikaci-verbiru-do-straznice-retro-2005-jinacovice-verejne-projednavan/>

3 Viz

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX0pITTEzNTNfb3puYW1lbmIETONfMjcwNzQwNTM0NzM2OTA4MTYwMS5wZGY/JHM1353_oznameni.pdf

Vymezení území dotčeného námítkou č.3

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK

Odůvodnění námítky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vzneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek 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;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území

a v závěru konstatovat nejpříjemnější variantu;

- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obehnutí zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „*Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí.*“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 – 43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek čj. 1 Ao 7/2011 – 526, bod 130) tedy podle NSS neplatí obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 Aos 1/2012 – 105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „*ve které se určí, popíší a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.*“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternatívy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování

imisičních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplní tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisičních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Vymezení území dotčeného námitkou č.4

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nedostatků vyhodnocení SEA

Odůvodnění námítky:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanoví využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43 v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejich jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí* (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR JMK. Konkrétně se uvádí, že „*Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK. V rámci územní studie byla zpracována hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji*

kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.“

Je tedy evidentní, že SEA je opět nerozlučně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neproověření realizovatelnosti navrženého řešení

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. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „Naplněním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje

i riziko nárůstu imisí a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezatížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – **protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení)**, opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.“ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. **V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací)**, nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.“

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umisťovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdoluhavé a nákladné realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Vymezení území dotčeného námitkou č.5

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady stanovisek KHS a MŽP

Odůvodnění námítky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že „posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno

v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,“ je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena, pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že „není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.“

S ohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflektuje, že nedošlo k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho 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*“. S tímto rozporem se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.6

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Obsah námítky:

Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Odůvodnění námítky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „*vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.** (...) Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. (...) Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „*Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...*“, 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 s cílem **zvýšit***

atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.“

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim (str. 183) omezuje na tvrzení, že „ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).“

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1. Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlučnosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navyšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavlčením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námitku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (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;

K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlečení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motta „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salamislicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2. Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neprověření průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitou CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje 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. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoli z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehrady.

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu „DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes správní území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZUR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteřní a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území

a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahují veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava - Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezení koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s transnitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlčena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014)¹“ (dále jen „Studie“ - dostupná na <http://www.krjihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž „Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.“ Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN-T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlčána 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. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko-polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikací 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlčání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobila odlehčit aktuálně

zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobila dodržet zákonné hygienické (imisi) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmána JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení Ing. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK [tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ] jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současně je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- 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

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava. Požadujeme před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém území a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

1 „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014) – dostupný na <http://www.krjihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>

Vymezení území dotčeného námitkou č.7

Území obce Troubsko a jejího okolí

Obsah námítky:

Nevhodné a nezákonné zanesení odpočívky při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánované Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“. Požadavek na vypuštění uvedeného záměru

Odůvodnění námítky:

Jihomoravského kraje v jakékoliv variantě dálniční odpočívku při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánovanou Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, rozdělenou na dvě části, a to na oblast s parkovacím stáním pro osobní automobily a oblast se stáním pro nákladní dopravu (kamiony), karavany a autobusy, s nově navrženými objekty: restaurace, hygienické zázemí (WC a sprchy), hřiště a cvičební prvky, kontrolní stanoviště Policie ČR.

Návrh vypustit v rámci procesu aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v jakékoliv variantě dálniční odpočívku při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko navazuje na nesouhlas obce Troubsko a občanů obce Troubsko se zveřejněným záměrem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, k. ú. Troubsko v rámci řízení u Krajského úřadu Jihomoravského kraje sp. zn. S-JMK 165770/2019 OŽP/Sme podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („zákon EIA“).

7. 1. Nadlimitní zatížení území podatele – nemožnost umístění dalšího dopravního záměru

a) Popis dlouhodobého nadlimitní zátěže v Brně a jeho okolí

Podatel dále připomíná, že na území Brna a jeho okolí je dlouhodobě překračována přípustná míra znečištění ovzduší, vyjádřená imisními limity znečišťujících látek v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Imisní limity jsou překračovány zejména pro suspendované částice polévatého prachu, benzo[a]pyren, přízemní ozón a oxidy dusíku. Území nejvíce zasažené touto nadlimitní zátěží se nacházejí podél významných silničních staveb (dálnic D1, a D2, rychlostní silnice R52, resp. dálnice D52 a dalších). Nejvíce zasaženou oblastí v JMK je v tomto ohledu jižní část města Brna a přilehlé oblasti (Troubsko, Modřice, Ostopovice, Nebovidy, Moravany, Želešice, Blažovice a Ponětovice).

V Brně a v jeho okolí je dlouhodobě porušován maximální počet překročení „denního limitu“ PM10 50 µg/m³, který nesmí být překročen více než 35 dní v roce. Výsledky monitorování znečištění ovzduší jsou publikovány na internetových stránkách ČHMÚ od roku 1997. Monitorovací síť se postupně rozrůstala. Dlouhou historii měření má měřicí stanice Brno-Tuřany, což je tzv. předměstská pozadová stanice. Stanice se nalézá mimo hustou zástavbu v areálu letiště Brno- Tuřany a díky svému umístění v oblasti přechodu do volné krajiny se zde vlivy kumulace vlivů uplatňují relativně méně než u stanic v urbanizovaných částech Brna. Stanice je reprezentativní zejména pro tzv. pozadové znečištění, tj. úroveň znečištění charakteristickou pro širší oblast. Dle ČHMÚ je reprezentativnost pro tuto pozadovou stanici definována jako „*oblastní měřítka – městské nebo venkov (4 - 50 km)*“.2 V urbanizovaných oblastech, resp. v oblastech protných hlavními silničními koridory, je znečištění ovzduší typicky významně vyšší než pozadové hodnoty. Kumulativně se zde uplatňují i místní zdroje znečištění, např. liniové zdroje znečištění (dálnice) nebo plošný zdroj znečištění (sítě silnic nižšího řádu).

Kromě výše popsaného dlouhodobého překračování imisních limitů prachových částic podatel dále poukazuje na skutečnost, že v letech 2010 a 2017 docházelo dokonce k překračování tzv. „*zvláštních imisních limitů*“ znečišťujících látek (prachových částic) ve smyslu § 8 odst. 2 zákona č. 86/2002 Sb., a tedy ke vzniku „*smogových situací*“. „*Zvláštní imisní limity*“ byly v citovaném ustanovení zákona o ochraně ovzduší definovány jako „*taková úroveň znečištění ovzduší, při jejímž překročení hrozí již při krátké expozici riziko poškození lidského zdraví nebo poškození ekosystému*“.

Smogová situace nastala například v lednu 2010, kdy bylo měřicí stanicí v Brně-Tuřanech naměřeno mimořádně vysoké znečištění ovzduší prachovými částicemi PM10. Průměrná denní koncentrace zde

dosáhla dne 24. 1. 2010 215,7 µg/m³, tj. 431% denního limitu. Podobně vysoké znečištění bylo zaznamenáno i pro stanici Brno-Lány, kde průměrná denní koncentrace dosáhla 151 µg/m³, tj. 302 % denního limitu, na stanici Brno-Zvonařka, kde průměrná denní koncentrace dosáhla 170,9 µg/m³, tj. 342 % denního limitu a na stanici Brno-Svatoplukova koncentrace dosáhla 172 µg/m³, tj. 344 % denního limitu.³

Toto mimořádně vysoké znečištění ovzduší v oblasti zahrnující území minimálně od městské části Brno-Bosonohy a území podatele (Troubsko) a Ostopovice na západě až po obce Ponětovice, Jiříkovice a Blažovice na východě, pokračovalo několik dalších dní. Stanice Brno-Tuřany naměřila v období od 11. 1. 2010 do 27. 1. 2010 vysoce nadlimitní stav znečištění ovzduší prachovými částicemi PM₁₀, celkem 14 z 16 po sobě jdoucích dnů.

Následně došlo ke změně podmínek pro vyhlášení smogových situací (§ 10 a Příloha č. 6 zákona č. 201/2012 Sb.). Dne 6. 11. 2015 byla v aglomeraci Brno vyhlášena smogová situace z důvodu vysokých koncentrací suspendovaných částic PM₁₀, která trvala 54 hodin.⁴

K opakovanému vyhlášení smogové situace došlo v období ledna a února roku 2017. Smogová situace pro aglomeraci Brno byla vyhlášena dne 20. 1. 2017 a trvala 56 hodin.⁵ Další smogová situace pro aglomeraci Brno byla vyhlášena dne 13. 2. 2017 a byla odvolána dne 16. 2. 2017. V rámci této smogové periody byly registrovány podobně vysoká denní maxima znečištění ovzduší prachovými částicemi PM₁₀ jako v roce 2010, specificky stanice Brno-Lány, Brno-Zvonařka a Brno-Svatoplukova zaregistrovaly denní maxima 125,2 µg/m³, 145,8 µg/m³ a 113,1 µg/m³, tj. 250%, 292% a 226% denního limitu⁶.

b) Nedostatečné posouzení kumulace s jinými dopravními stavbami

Podatel předně upozorňuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254, v jehož bodě [43] je uvedeno, že „limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku“ a v bodě [45] dále, že „Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...) ... Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“ (zvýrazněno podatelem).

S odkazem na výše uvedený rozsudek, ale i argumentaci uvedenou pod písm. a) podatel uvádí, že je jeho území již ve stávající době dlouhodobě nadlimitně zatěžováno, jelikož jeho územím prochází dálnice D1 a silnice II/602 v úseku Brno-Kývalka. Na území podatele dále zasahují silnice III. třídy: III/15267 Troubsko – Střelice, III/15269 Troubsko – III/15270, III/15270 Ostopovice – Střelice, III/15274 Bosonohy – Troubsko, III/3844 Troubsko – Bystrc, III/3946 Omice – Troubsko a III/3947 Popůvky – Troubsko. Je zřejmé, že do budoucna by měla být naopak snaha území podatele ulevit od průjezdu nadměrného počtu nákladních i osobních vozidel, nikoliv na území podatele plánovat další, dle podatele nepotřebnou, dopravní stavbu jakou je odpočívka (navíc v těsné blízkosti zástavby rodinných domů) (a také **navíc v krátké vzdálenosti od již fungující odpočívky „D-1 Autopark“, nacházející se na exitu 178! se stávající kapacitou 200 nákladních vozidel, 50 www.d-1.cz**).

Mimo to výčet dopravních staveb, které budou území podatele negativně ovlivňovat, může v budoucnu narůst o další kapacitně velmi významné stavby. Podle návrhu Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „AZÚR“) se má jednat o stavbu D1 Kývalka – Slatina – zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (tj. rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání a přivedením dálkové tranzitní doprava na území brněnské aglomerace po transevropském Baltsko-jadranském koridoru), o stavbu D43 (nebo I/43), která je v aktuálním návrhu

AZÚR navržena ve třech variantách, přičemž ani jedna není pro území podatele příznivá, a Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT). Dále je přes území podatele vymezena územní rezerva pro VRT Javůrek – Brno.

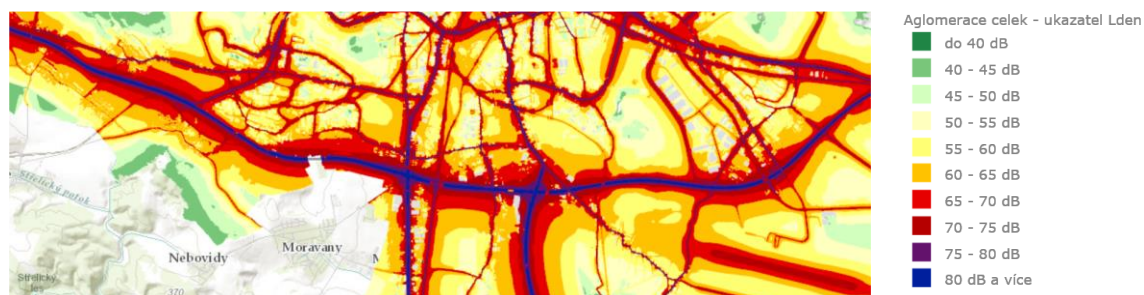
Realizací těchto záměrů by nepochybně došlo k dalšímu zásadnímu zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek) a ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území podatele. Podatel se proto aktivně brání proti stávajícímu návrhu AZÚR. S ohledem na výše uvedené proto nemůže tolerovat ani předmětný záměr.

V této souvislosti lze poukázat na ustanovení § 1 odst. 3 zákona EIA, podle něhož je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Tento podklad tedy musí vycházet z komplexního posouzení a nemůže ignorovat stávající zdroje hlukové a emisní zátěže.

Podatel upozorňuje na kritéria pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 2 zákona EIA, kdy parametry záměru musí být zváženy se zvláštním zřetelem mj. na kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných) a na rizika pro veřejné zdraví (např. v důsledku znečištění ovzduší a hlukového zatížení).

c) Nedostatečné vyhodnocení stávajícího hluku

Podateli je známo, že jako protihlukové opatření jsou prozatím navrženy protihlukové stěny. K tomu podatel uvádí, že podle strategické hlukové mapy pro dálnici D1 se většina jeho území nachází v hlukovém pásmu od 60 do 65 dB a menší část dokonce v pásmu 65-70 dB, jak vyplývá z níže uvedeného výřezu z hlukové mapy:



V oblasti kolem dálnice D1 nebyly po řadu desetiletí žádné protihlukové stěny. V nedávné bylo přistoupeno k jejich realizaci, avšak i díky specifickým geomorfologickým podmínkám, kdy dálnice D1 se přibližuje k území městské části Brno-Bosonohy a území podatele (Troubska) a obce Ostopovice sestupně po svažitém terénu, není možné protihlukovými stěnami podél dálnice D1 plně „odstínit“ zde vznikající hluk. Doposud realizované protihlukové stěny v prostoru městské části Bosonohy a na území podatele (Troubsko) a Ostopovice tak mohou odstranit jen část hlukové zátěže ve vztahu k urbanizovanému území v těsné blízkosti protihlukových stěn.

O nadlimitní hlukové zátěži obyvatel v dotčeném území nepochybně svědčí celá řada tzv. „*hlukových výjimek*“, které od roku 2005 vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje. Lze poukázat např. na „*hlukové výjimky*“ pro dálnici D1, ulici Vídeňskou - silnici I/52 a na ulici Pražskou - silnici II/602, které byly v průběhu let vydávány. Poslední z těchto výjimek ze dne 11. 4. 2016 byla zrušena rozsudkem krajského soudu v Brně ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016 – 171. Tento rozsudek následně potvrdil Nejvyšší správní soud, který ve svém rozsudku ze dne 2. 5. 2019, č. j. 7 As 308/2018 – 31 v bodě 62. mj. konstatoval, že ze zrušené hlukové výjimky „*nevyplývá jednoznačně ani to, z čeho stěžovatelka (tedy Krajská hygienická stanice – pozn. podatele) dovozuje, že pro danou lokalitu platí tzv. stará hluková zátěž*“. Po zrušení uvedené hlukové výjimky z roku 2016 nebyla žádná další hluková výjimka povolena ani nebylo přijato žádné opatření ke snížení nadlimitní hlukové zátěže. I tyto skutečnosti je při hodnocení aktuálního záměru nutno zohlednit.

Předložená hluková studie obsahuje dále několik zásadních nedostatků, které ve výsledku mohou

zapříčinit nesprávné vyhodnocení situace. Pro účely hlukové studie jsou použity intenzity dopravy dle sčítání ŘSD z roku 2016. Nicméně studií uváděné údaje intenzit pro rok 2018 se od údajů intenzit dle sčítání podstatně ŘSD odchyľují. Špatné vstupní intenzity pak nemohou vést ke správným výsledkům. V rámci studie není proveden ani náznak zohlednění nejistoty dat dopravního sčítání a není ani formálně odhadnuta přesnost hlukového modelování.

Ve studii je dokonce uvedeno: „*Měření akustického tlaku bylo uskutečněno u objektu Zahradní 437/20 a bylo také provedeno sčítání automobilové dopravy na dálnici D1 během noční doby. Zaznamenaná intenzita dopravy se lišila od intenzit RPDl. Z tohoto důvodu byl model nastaven na intenzity zjištěné během přímého měření. V dalších akustických výpočtech byly použity intenzity z RPDl získané z celostátního sčítání.*“ Tento postup je bez doložení dalších podstatných skutečností zcela nepřijatelný. Nelze použít měření z jediné noci neznámým způsobem v neznámém datu a za blíže nejasných případných dopravních omezení jako věrohodnější údaj, než intenzity z celostátního sčítání ŘSD. Prezentované výsledky celé studie se tímto stávají zcela nevěrohodné. Ze studie není také zřejmé, dle jaké metodiky byl proveden přepočet celkové denní intenzity dopravy na denní a noční složku.

Pokud jde o vlastní hodnoty hluku tak v bodě V1 je dle hlukových map 2017 v noční době hluk z automobilové dopravy 60-65 dB (viz výše). Oproti tomu předložená studie uvádí pro rok 2018 hodnotu řádově o 10 dB nižší. Je velice zajímavé, že nastavení modelu dle měřených hodnot Tab. 6 přílohy je uvedeno s přesností na 0,1 dB ale oproti hodnotě v tab. 8 přílohy bod V1 rok 2018 vykazuje odchylku více než 5 dB. Body V1 a M1 jsou přitom dle podkladů totožné.

Tyto zásadní rozpory uvnitř studie jasně ukazují na nízkou kvalitu předložené studie. Při uvážení dalších vlivů a nejistot vstupujících do modelování pro roky 2025 a 2035 jsou závěry studie zcela závadné a skutečnosti se ani zdaleka nepřibližují.

d) Nevhodnost vybrané lokality

Podatel navíc upozorňuje, že stavbou odpočívky dojde k zásahu do projektu VRT Benešov – Brno. Podatel je přesvědčen, že tyto dvě dopravní stavby by se rozhodně křížit neměly (ani by neměly být umístěny ve svých ochranných pásmech). A to nejen z důvodu nadměrné dopravní zátěže, ale i z tohoto důvodu by bylo přinejmenším žádoucí, pokud je realizace záměru natolik nezbytná (o čemž má podatel značné pochybnosti), mělo by dojít k přehodnocení výběru lokality pro záměr.

Pro úplnost podatel uvádí, že dalším důvodem, proč by bylo žádoucí záměr umístit v jiné lokalitě, je skutečnost, že území spadá do I. kategorie ÚAN (území archeologického naleziště), tj. že jde o území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

Podatel shrnuje, že je-li realizace záměru skutečně natolik nezbytná, mělo by být v další fázi posouzeno jiné vhodnější území, než se kterým se prozatím počítá a které je již v současné chvíli emisně i hlukově výrazně zatěžováno.

7.2. Vlivy záměru na zemědělský půdní fond

Realizací záměru v předložené podobě by došlo také ke znehodnocení velkého množství kvalitní zemědělské půdy. V důsledku realizace záměru by konkrétně došlo k trvalému záboru zemědělské půdy o předpokládané výměře cca 3,3 ha s třídou ochrany II. Podatel tento postup považuje za neslučitelný s principy plošné ochrany zemědělského půdního fondu podle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

2 Viz

http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

3 Viz data dostupná na www.chmi.cz

4 ČMHÚ – Předběžné zhodnocení. Rok 2015. Kvalita ovzduší a rozptylové podmínky na území ČR. Dostupné z:

http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/mes_zpravy/Rocni_zprava_2015.pdf

5 Viz http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/mes_zpravy/LEDEN_2017.pdf

6 Viz data na

http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/exceed/summary/others_2017_CZ.htm
I

Vymezení území dotčeného námitkou č.8

Území obce Troubsko a jejího okolí

Obsah námítky:

Závazné vypuštění záměru nového napojení obce Troubsko a městské části Brno – Bosonohy s požadavkem na maximální zachování propojení stávajícího

Odůvodnění námítky:

Obec Troubsko požaduje zanést do závazné výrokové části aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vypuštění záměru nového napojení obce Troubsko a městské části Brno - Bosonohy, a to zcela, a v jakékoliv variantě, když to by mělo být ponecháno na jednání dotčených obcí a městské části, a naopak požaduje zachovat v maximální možné míře, kterou dovolí ostatní dopravní záměry, které budou schváleny, propojení dnes realizované po silnici III/15274 ulicí Troubskou v městské části Brno - Bosonohy a návazně ulicí Novou v obci Troubsko, a toto ve výrokové části uvést.

Jak je patrné z grafických příloh AZUR, dnešní podoba ZÚR JHM obsahuje v prostoru správního území obce Troubsko nadměrné množství nadřazených dopravních záměrů. Domníváme se, že takovéto množství záměrů nadřazené dopravní infrastruktury, která je vymezována v nadřazené územně plánovací dokumentaci, zde v ZÚR JHM kraje, je zcela mimořádné s ohledem na velikost správního území obce Troubsko, a při vědomí ust. § 36 odst. (5) stavebního zákona, tj. že „Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“, nepovažujeme za nutné a dokonce ani za vhodné, aby další dopravní záměr, propojení Městské části Brno-Bosonohy – Troubsko, dnes realizovaný po silnici III/15274 ulicí Troubskou v městské části Brno - Bosonohy a návazně ulicí Novou v obci Troubsko a rovněž po silnici 602 ulicí Jihlavskou v městské části Brno - Bosonohy a návazně po silnici 602 ulicí Jihlavskou a po silnici III/15267 ulicí Polní v obci Troubsko nebo novým vymezením trasy stávající silnice III/15274, byl řešen a vymezen v nadřazené územně plánovací dokumentaci.

Diskuse o tom, zda propojení je vhodné / nutné / potřebné / nezbytné a pokud ano, kudy přesně jej vést, je možné směřovat na platformu územních plánů dotčeného města (městské části) a Obce Troubsko a ne ji delegovat na celokrajskou úroveň do závazné dokumentace kraje. Ostatně, silnice III. třídy nejsou obvykle chápány v zásadách územního rozvoje krajů jako součást jejich obsahu a záležitosti nadmístního významu, tudíž jejich řešení se ponechává na územních plánech daných obcí.

Vymezení území dotčeného námitkou č.9

Území obce Troubsko a jejího okolí

Obsah námítky:

Nesprávnost trasování VRT ve variantě kopírující dálniční těleso D1 v katastrálním území obce Troubsko

Odůvodnění námítky:

Dále namítáme zjevnou nesprávnost trasování VRT ve variantě kopírující dálniční těleso D1 v katastrálním území obce Troubsko, a to za situace, kdy jsou v obci Troubsko dlouhodobě překračovány hlukové limity. Již nyní je vyloučeno dosáhnout stavu souladného s hlukovými normami a napadané řešení mělo být z dalšího projednávání a prosazování od počátku vypuštěno, což požadujeme.

Pakliže by VRT měla dotčeným územím obce Troubsko vést, pak by nesměla absentovat ve výrokové části závaznost tunelového řešení s nejmenšími dopady na území obce Troubsko.

Vymezení území dotčeného námitkou č. 10

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celkové realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Vymezení území dotčeného námitkou č. 11

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Obsah námítky:

Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla

obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.12

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR

Odůvodnění námítky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR JMK pak čítá 1 404 stran. Souběhem procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JMK vzato v úvahu a participativní fáze nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námitky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních zákonných lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů.

K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009,

č.j. 2 As 25/2009 – 63, kde je v bodě [20] uvedeno: „**Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů.** Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, sp. zn. 7 A 198/2000, „(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta k nahlédnutí do spisu (§ 23 a § 27 spr. ř.), a v důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.).“ (zvýraznění podatel).

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 – 400, kde je uvedeno: „s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která **konstantně dovozuje, že přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost, vázanost na určitý proces apod. Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu.** Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013 - 38: „Jestliže se jedná o poměrně složitou věc, je **nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům, případně dalším osobám (...).**“ (zvýraznění podatel).

Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526v němž se mj. uvádí, že, „**Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně jedné a veřejností na straně druhé.**“ Plnohodnotným naplněním požadavku na „dialog“ veřejnosti s úředními osobami stěžuje situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: „**Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy [přiměřeně srov. nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80/2011 Sb.), <http://nalus.usoud.cz>].“ (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.**

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „**Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsaných základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] - [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace.**“ (zvýraznění podatel).

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele

Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že „stanovený termín veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: „S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK posunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá.“

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.

Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všech ny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námítky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR 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
- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů
- navrhovat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Doplnění námitek č. 1 a 2 je zapracováno výše.

Doplnění příloh:

2. Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43

(D1 – Lysice)

Zpracovatel: Ing. Jarmila Paciorková (červen 2020)

Dodatek akustického posudku P46-19

3. 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

Zpracovatel: Ing. Karel Šnajdr (15.6.2020)

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, se zamítají.

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

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.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů* uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námítka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

Připomínky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisejících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Reakce projektanta k *Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska posouzení variant návrhu koridoru pro dálnici D43 / silnici I/43 (D1 – Lysice)*, Ing. Jarmila Paciorková (červen 2020) a k *Dodatku akustického posudku P46-19*, Ing. Karel Šnajdr (15.6.2020) viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75% všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod

- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6% všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80% všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1% všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavků vztahujícím se k 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.

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 nepřijatelné. 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.“*

K dalšímu návrhu kritéria doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů znečištění ovzduší a hlučnosti a dodržení zákonných limitů lze citovat z rozsudku soudu. 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 tomu, 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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K tvrzení o dlouhodobém překračování zákonných limitů v dané oblasti podrobněji níže vyhodnocení k bodu 7.1. a) tohoto podání.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje

uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty uvádíme, že 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námítka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.“

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

*1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os** jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*

*2. 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. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu***

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejvýhodnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorů. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevznese konkrétní požadavek na zpracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení námítky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení námítky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námítka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, se zamítá.

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Autor námitek zaměňuje pojmy a dává rovnítko mezi potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv a překračování imisních limitů, což je logický nesmysl.

Je logické, že s umístěním koridoru jsou ve výsledku spojené i určité emise znečišťujících látek spojené s výstavbou, ale i provozem budoucí komunikace. Takto je myšlen uvedený pojem

„potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv“. Překračování imisní limitů pro vnější ovzduší v důsledku určitého záměru je stav, který nesmí nastat a taky by byla „nepovolitelná“ z hlediska zákonných postupů podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. Autoři ÚS i AZÚR tak definovali takové kritické body a u nich navrhli opatření pro splnění všech imisních limitů jako definovaných veřejnoprávních limitů.

Námítky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 potenciační vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnice: - 2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení námítky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání námítky 7.1.a).

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydá tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námítka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vířský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9 170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikační prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střevíčník pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.”*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační jak uvádí podatelé.

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). 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.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdrojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitu viz vyhodnocení námítky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci 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 hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7., nevhodné a nezákonné zanesení odpočívky při dálnici D1 k.ú. Troubsko, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Za tímto účelem byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navrhována plocha pro dálniční odpočívku D1 Troubsko. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Případná realizace by musela být nutně podmíněna rozsáhlou řadou opatření, z nichž za nejpodstatnější považuje projektant oddálení plochy od zástavby a realizaci takových opatření, která povedou ke splnění hlukových limitů nejen pro odpočívku, ale i pro hluk z dálnice D1.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru odpočívky a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že změna DS10 významně nemění hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Využití koridoru DS10 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS10 uveden návrh opatření:

- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 s ohledem na minimalizaci rozsahu záborů ZPF a vlivů na odtokové poměry.
- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 v místě odpočívky Troubsko s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (zejména východně od ul. Zahradní, Troubsko), s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění). Vytvořit územní podmínky pro nahrazení kácených dřevin.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [19] do Úkolů pro územní plánování.

K bodu 7.1. a)

Požadavek k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané

přílohou č. k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 , B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10} .

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

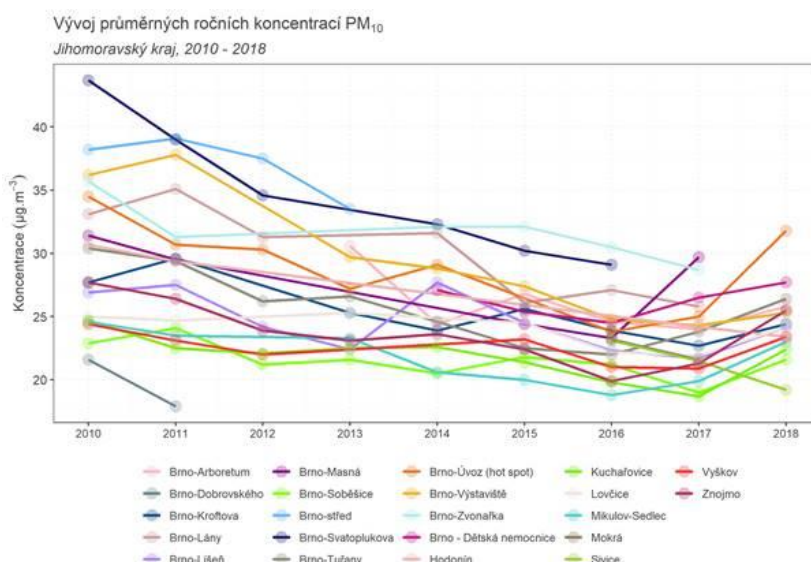
Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2 .

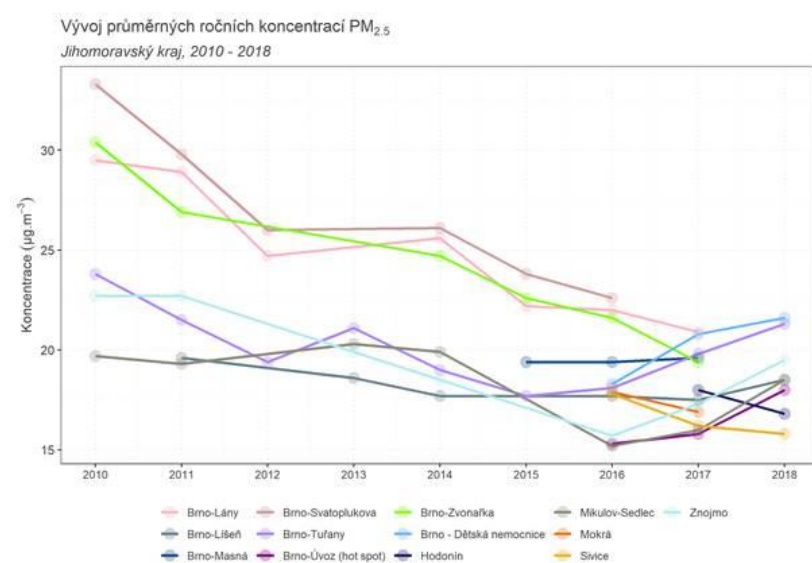
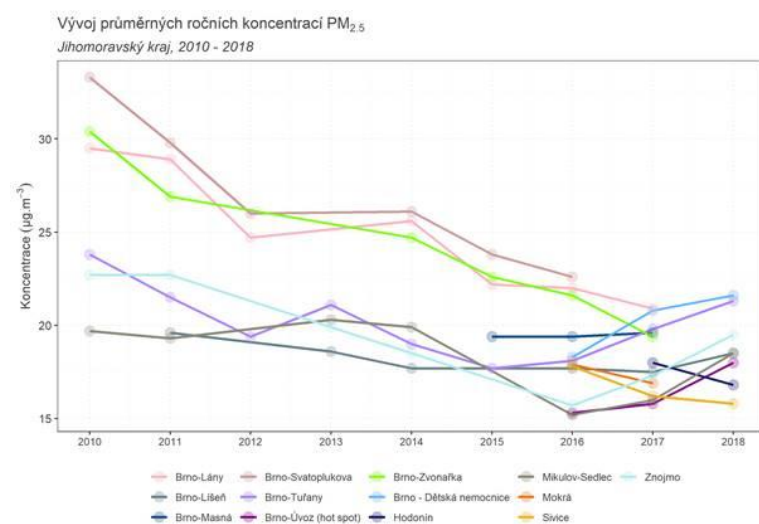
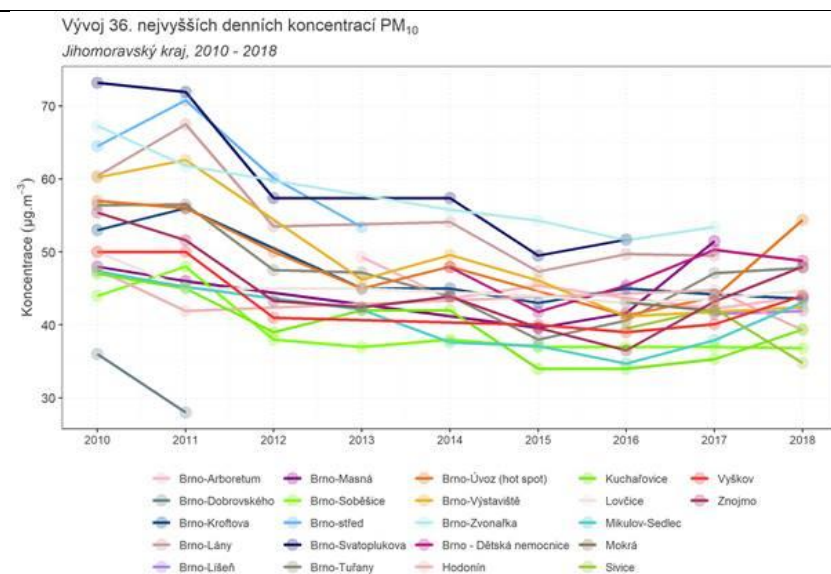
Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojmská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

Jen pár grafů pro ilustraci –





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadíových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[*a*]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Ve druhém odstavci podatel zmiňuje Brno – Tuřany k nepravdám uvádíme exaktní data z tabelární ročenek ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html).

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 –61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

** počet dnů

Obec poukazuje na situaci před 9 lety a naprosto opomíjí posledních 7 let. To jasně vystihuje snahu zamlčet důležité údaje. Počty dní s překročenou hodnotou imisního limitu za chybějící roky 2010 – 2016 uvádí následující tabulka. Z ní je patrné, že posledních 8 let k překročení imisního limitu nedošlo.

Lokalita	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brno-Tuřany	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako

mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10} , imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Smogové situace

Opět velmi zavádějící podání informací ve snaze uvést čtenáře v omyl. Podatelé v první odstavci pojednávají o zvláštních imisních limitech, aby následně ve druhém odstavci použili pro porovnání standardní denní imisní limit. Tímto spojením je evokováno, že byl více než 4x překročen limit pro vyhlášení smogové situace. To je naprosto zavádějící. Pro vyhlášení smogové situace je potřeba dosáhnout koncentrace $100 \mu g \cdot m^{-3}$, a to v klouzavém průměru 24h resp. 12h (podmínky vyhlásování se měnily, více viz studie ^[1]).

Navíc opět srovnává maximální hodnotu (1. nejvyšší koncentraci v roce 2010) s imisním limitem. **Opět naprosto zavádějící a manipulační informace. V roce 2010 byla v Brně – Tuřanech 36. nejvyšší denní koncentrace PM_{10} rovna $56,4 \mu g \cdot m^{-3}$, limit tedy byl překročen o 13 %.** Navrhovatelé tak vypíchlí jeden den v roce bez vysvětlení, proč k tomu došlo, proč všechny lokality měřily vysoké koncentrace a hodnotí podle toho celý rok (imisní limit se vztahuje k hodnocení za kalendářní rok).

Smogová situace je podle ust. § 10 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů stav mimořádně znečištěného ovzduší, kdy úroveň znečištění oxidem siřičitým, oxidem dusičitým, částicemi PM_{10} nebo troposférickým ozonem překročí některou z prahových hodnot uvedených v příloze č. 6 k tomuto zákonu za podmínek uvedených v této příloze. Podrobně a souhrnně uvedeno zde - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/smog/SVRS_pravidla-fungovani.pdf

Pro úplnost je nutno uvést, že uvedený polévatý prach o velikosti do $10 \mu m$ označovaný jako PM_{10} má zákonem stanoveny celkem 2 limity – jednak roční průměr ve výši $40 \mu g \cdot m^{-3}$ a dále pak denní průměr ve výši $50 \mu g \cdot m^{-3}$ s tím, že je tolerováno 35 dnů v kalendářním roce, kdy tento limit může být překročen. Tato tolerance je tam uvedena právě z důvodu pravidelného zhoršování rozptylových podmínek v zimním období (inverzní stavy ovzduší) a jedná se tedy o mimořádný stav znečištěného ovzduší, kterému nelze účinně předcházet při současné úrovni poznání. Zvláštní imisní limity, tedy v zákonné terminologii „informativní prahové hodnoty“ resp. „regulační prahové hodnoty“ ve skutečnosti žádnými imisními limity nejsou. Jedná se o určitou stanovenou úroveň mimořádného stavu znečištění, kdy je nutno informovat veřejnost, popř. regulovat, tedy omezit provoz vybraných zdrojů, tak aby nedocházelo ke zbytečnému zhoršování nepříznivého stavu ovzduší.

Podatelé poukazují na to, že v Brně byla vyhlášena 1 smogová situace v lednu 2017 a 1 smogová situace v únoru 2017. V celé ČR bylo v lednu z důvodu vysokých koncentrací PM_{10} vyhlášeno **20 smogových situací a 12 regulací, v únoru pak 19 smogových situací a 5 regulací** ^{[2] [3]}. Z toho je patrné, že se nejednalo o situaci, která nastala pouze v Brně a jeho okolí vlivem nějakého lokálního zdroje. Od roku 2017 žádná smogová situace v Jihomoravském kraji vyhlášena nebyla.

Jihomoravský kraj disponuje odbornou zprávou **Vyhodnocení smogových situací v Jihomoravském kraji v lednu a únoru 2017**

(online - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=344132&TypeID=7>)

Neexistuje žádná příčinná souvislost mezi zmiňovaným územím a jeho zdroji a úrovní znečištění přesahujících hodnotu zvláštního imisního limitu pro PM_{10} .

Příčiny poslední smogové situace pro částice PM_{10} na území JMK (doslovná citace z materiálu):

- Smogové situace v lednu a únoru 2017 postihla plošně celé území Moravy a většinu území ČR v důsledku nepříznivých rozptylových podmínek, podpořených nízkými teplotami

^[1] Vyhodnocení smogových situací v Jihomoravském kraji v lednu a únoru 2017 (Brno, 2017)

^[2] http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/mes_zpravy/LEDEN_2017.pdf

^[3] http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/exceed/summary/others_2017_CZ.html

a prouděním vzduchu od SV.

- Významný vliv na plošném zatížení území Jihomoravského kraje vysokými koncentracemi PM_{10} měly lokální topeniště, ve kterých bylo vlivem nízkých teplot nutné intenzivněji topit. Dále se na měřených koncentracích podílel dálkový transport znečištění z Polska a Moravskoslezského kraje.
- Obdobná situace zvýšených koncentrací PM_{10} se ve stejném období vyskytla v celé střední Evropě. Zvýšené koncentrace byly měřeny v Německu či v Rakousku. Velmi vysoké koncentrace PM_{10} a SO_2 byly měřeny v Polsku.
- V případě lednové smogové situace byla velmi důležitým faktorem teplota a teplotní inverze. Leden byl o 3 – 4 °C chladnější, než je dlouhodobý průměr. To se projevilo v nutnosti intenzivněji topit. Ke špatnému rozptylu škodlivin přispěla i teplotní inverze a špatné rozptylové podmínky.
- V případě smogové situace v únoru 2017 hrála teplota a teplotní inverze také svůj vliv. Avšak na zvýšených koncentracích PM_{10} se rovněž významně podílel dálkový transport ze severovýchodních směrů. Zatížení z těchto směrů bylo měřeno na lokalitách od polských hranic až po hranice s Rakouskem.
- Charakter zimy a meteorologické podmínky v topné sezóně pak kromě smogových situací ovlivňují i počet dní s průměrnou denní koncentrací PM_{10} vyšší, než je hodnota imisního limitu ($50 \mu g \cdot m^{-3}$). Za kalendářní rok může být těchto dní 35, při vyšším množství se již jedná o překročení imisního limitu dle zákona č. 201/2012 Sb. V roce 2016 se v lokalitě Mikulov-Sedlec vyskytly pouze 3 takové dny za celý kalendářní rok, v lednu 2017 jich bylo 13.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abraží vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení a v oblasti ochrany ovzduší zcela záměrně a účelově využívají historické údaje o znečištění ovzduší, které však již byly v čase překonány. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu

posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

K bodům 7.1. b) a c)

Odkaz na rozsudek je irelevantní vzhledem k tomu, že se jedná o rozsudek vztahující se k územnímu rozhodnutí, kterým byla umístěna stavba. Územní řízení je řízením, kterým se prokazuje splnění limitů využití území. Jinak tomu je u zásad územního rozvoje – viz výše uvedené rozsudky uvedené u námítky č. 2. Rovněž odkaz na Oznámení EIA, jehož součástí byla hluková studie (komentovaná v bodě c) podání), která se zpracovává k úrovni dokumentace k územnímu řízení, je pro úroveň A1 ZÚR JMK irelevantní.

K bodům 7.1. d) a 7.2.

Příslušné dotčené orgány MD (dle podatele zásad do projektu VRT Benešov – Brno) a MŽP (zábor ZPF) neměly k vymezení plochy pro odpočívku připomínky.

Námítka č. 8., vypuštění záměru napojení obce Troubsko a MČ Brno-Bosonohy, se zamítá.

Odůvodnění:

Záměr napojení obce Troubsko a MČ Brno-Bosonohy nebyl vymezen v ZÚR JMK. U záměru silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice ozn. DS40 je v úkolech pro územní plánování v bodě i) uvedeno *Propojení Bosonohy–Troubsko zajistit pro nemotorovou dopravu a prověřit přeložku silnice III/15274.*

Podle odůvodnění k záměru DS40 požadavek na prověření silničního propojení Troubsko–Bosonohy vychází z předpokladu, že realizací MÚK Troubsko v uvažované podobě nejspíše dojde ke zrušení stávající silnice III/15274 mezi Bosonohami a Troubskem. Jako součást následných kroků je tedy nutné ve spolupráci s MD (ŘSD), JMK a dotčenými obcemi či městskými částmi (tj. nejspíše s Brno-Bosonohami, Troubskem a Ostopovicemi) nalézt shodu v problematice potřebnosti nového propojení, které by tuto silnici plně nahradilo, a případně také v možnosti jeho konkrétního řešení. Přímé propojení pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Bosonohami a Troubskem musí být zachováno. A1 ZÚR JMK v této věci nepředjímá žádné řešení.

Námítka č. 9., nesprávnost trasování VRT, se zamítá.

Odůvodnění:

K připomínce k trasování VRT sdělujeme, že vymezený koridor pro VRT není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pro VRT je v ZÚR JMK 2016 vymezena územní rezerva, tj. plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Námítka č. 10., rozpor AZÚR s cíli a úkoly, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neprovedení realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlákání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající

podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání 7.1. a). Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM₁₀, 74,3% emisí PM_{2,5}, 98,3% emisí BaP, 8,3% NO_x)**

V rámci územní studie byly prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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, nízkemisní 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojedí centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojedí mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NO_x poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analiza_kvality_ovzduisi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení námítky 7.1. a).

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námítka č. 11., rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 12., porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenu se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednána. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za neopodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu právnické osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání jako „zřetele hodné“. KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem na pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu

osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Příímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Krajský úřad se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako „zřetele hodné“. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlení ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, již byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuální veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

L.1.19. Městys Velké Němčice

Poř. číslo	O 602	Datum	15.06.2020 16.06.2020 16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82587/2020 JMK 83712/2020 JMK 83830/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Velké Němčice / 585009			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		František Smetana, starosta městyse			
Adresa / sídlo		Městečko 85, 691 63 Velké Němčice					

NámitkaVymezení území dotčeného námitkou:

Námitku směřujeme proti části plochy a koridoru nadmístního významu „DS63 D2 odpočívky Velké Němčice“ blíže popsanou v Návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v části D (územní identifikace – SO ORP: Hustopeče, obec Velké Němčice)

Obsah námitky:

Rada Městyse Velké Němčice příslušná ze zákona k uplatnění námitek obce proti zásadám územního rozvoje, v postavení dotčené obce, reaguje těmito námitkami k plánované **výstavbě D2 Rozšíření odpočívky v lokalitě Zeleňák v k.ú. Velké Němčice, která je součástí Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.**

Městys Velké Němčice vyjadřuje nesouhlas se zamýšleným územním rozvojem, a to v části D, Plochy a koridory nadmístního významu, „D2 odpočívky Velké Němčice“. Navrhovaná úprava / rozšíření stávajících odpočívky bez přijetí opatření zmírňující dopady navrhované úpravy /rozšíření je nepřijatelná, neboť by zcela zásadním způsobem snižovala kvalitu života občanů Velkých Němčic, jakož i kvalitu životního prostředí v této oblasti.

Odůvodnění námitky:

Úvodem se podává, že Městys Velké Němčice je významným vlastníkem mnoha nemovitostí v katastrálním území Velké Němčice, což dokládá přiloženým výpisem z LV č. 10001 pro toto katastrální území, ale především je též v postavení veřejnoprávní korporace povinen chránit zájmy a základní práva občanů, kteří na jeho území žijí nebo se trvale zdržují.

K těmto základním lidským právům bezesporu náleží i ochrana zdraví, zaručená Listinou základních práv a svobod a řadou dalších právních předpisů.

Návrhem změny územního plánu ve znění Aktualizace č. 1.výše uvedené, budou dotčena práva městyse jako vlastníka pozemků i občanů městyse, neboť vzhledem k plánovanému navýšení kapacity parkovacích míst a to na pravé straně 0 117 míst a na straně levé 0 71 míst a tím i navýšení počtu všech typů automobilů, které na této plánované dálniční odpočívce budou nejen parkovat, ale i zastavovat a rozjíždět se, dojde k dalším výrazným dopadům na životní prostředí, čítaje v to nejen zvýšení hlukosti, ale i jiné závažné aspekty níže pak v námitkách uvedené a tím k ohrožení zdraví občanů v dané lokalitě a snížení kvality jejich života.

1. Stručná rekapitulace

Dne 23.9.2019 bylo ze strany Vašeho úřadu oznámeno zahájení projednání návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a příslušná Veřejná vyhláška zveřejněna téhož dne. Na tuto bylo ze strany městyse reagováno zamítavým stanoviskem ze dne 14.10.2019.

V mezidobí pak probíhala mezi zástupci městyse a participujícími stranami – zástupci Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ 659 93 390, se sídlem Na Pankráci 546/56,145 05 Praha 4 v postavení investora akce, dále zmocněným zástupcem investora HBH Projekt spol. s r.o., IČ 44961944, se sídlem Kabátníkova 216/5,602 00 Brno, Povodí Moravy a.s., IČ 70890013, se sídlem Dřevařská 932/11, Veveří, 602 00 Brno jednání, jejichž výsledkem však doposud **není uspokojivé řešení** všech našich námitek vznesených od počátku těchto jednání a v jejich průběhu. Zmiňujeme v této souvislosti zejména

jednání se zástupci Ředitelství silnic a dálnic ČR, konané dne již dne 20.08.2019 a dále dne 19.05.2020.

Dne 07.05.2020 bylo pod shora v záhlaví uvedeném č. j. Vaším úřadem **Veřejnou vyhláškou ze dne 07.05.2020 oznámeno zveřejnění návrhu Aktualizace č. I Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č.1.ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území**, spolu s oznámením konání veřejného projednávání, které bylo dne 09.06.2020 realizováno a jehož se rovněž aktivně účastnil zástupce městyse.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou dotčené obce, oprávnění investoři a zástupci veřejnosti podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje. Rada Městyse Velké Němčice, příslušná k tomu dle ustn. § 6 odst.6 písm.d) stavebního zákona v běžící zákonné lhůtě proto podává následující námítky, jak jsou blíže vymezeny a odůvodněny v bodech ad 2.až ad 5.tohoto podání níže.

2. Překročení hlukových limitů

Namítáme, že již nyní je na území Velkých Němčic slyšet hluk z dálnice a rozšíření odpočívky tento stav ještě zhorší. Nespecifické účinky hluku se vzhledem k tomu, že se jedná o bezprahový škodlivý faktor, projevují prakticky v celém rozsahu intenzit hluku. Je prokázáno, že hluk ztěžuje řečovou komunikaci, obtěžuje, vyvolává pocit rozmrzelosti a nespokojenosti. Negativně ovlivňuje odpočinek organismu a tím i jeho výkonnost. Na současném stupni poznání je za dostatečně prokázané poškození sluchového aparátu, ovlivnění kardiovaskulárního systému a negativní poruchy spánku. Při doporučení limitních hodnot hluku v komunálním (mimopracovním, environmentálním) prostředí Světová zdravotnická organizace (WHO) vychází ze současných poznatků o negativních účincích hluku na rušení spánku v noční době, na řečovou komunikaci, obtěžování, pocity nepohody a rozmrzelosti, a to při jejich dlouhodobém působení, které je specifikováno minimální dobou expozice 10 — 15 let. Doporučené limitní hodnoty jsou uvažovány vždy pro dopadající zvuk, ale mohou být vztaženy i na situace expozice **ve volném akustickém poli**.

Předložený návrh dle našeho názoru neobsahuje dostatečné řešení formou jednotlivých opatření, která by zabránila těmto škodlivým dopadům hluku z venkovního prostoru na lidské zdraví např. dostatkem zeleně, vybudováním vhodné protihlukové stěny, snížením rychlosti či jinými organizačními změnami zde v dopravě.

3. Zvýšení emisí výfukovými plyny automobilů

Namítáme nedostatečné řešení otázky zvýšení emisí výfukovými plyny v rámci návrhu a jeho dopadu na životní prostředí a zdraví občanů v dané lokalitě.

Je prokázáno, že znečištění ovzduší způsobuje každý rok předčasnou smrt 9.000 obyvatel ČR a dlouhodobá expozice vysokým koncentracím výfukových plynů dieselových motorů vede k nárůstu výskytu rakoviny o 40 %. Výfukové plyny motorových vozidel jsou bezesporu vážným ekologickým a zdravotním problémem.

Výsledky monitorování kvality ovzduší v České republice potvrzují přetrvávající význam dopravy jako hlavní příčiny znečištění ovzduší prachovými částicemi (PM₁₀, PM_{2,5}) a oxidem dusičitým (NO₂). Státní zdravotní ústav odhaduje ze středních hodnot koncentrací PM₁₀ v prostředí měst, že znečištění ovzduší touto škodlivinou se může podílet na zvýšení předčasné úmrtnosti v průměru o 2 %. Vybrané karcinogenní látky mohou přispět ke vzniku jednoho nádorového onemocnění na každých 5 tisíc obyvatel.

4. Zvýšení prašnosti

K nejvýznamnějším primárním zdrojům prašnosti patří doprava, kdy jako zdroj prachových částic lze označit automobily s dieslovými motory bez filtru pevných částic, obrus pneumatik a povrchový materiál vozovky. Zvířením pevných částic již usazených na zemském povrchu dochází ke vzniku sekundární prašnosti. Inhalace pevných prachových částic poškozuje především lidský organismus, ale i živočichy nebo rostliny.

Předložený návrh tuto problematiku dostatečným způsobem nereflektuje. Možná řešení lze spatřit v realizaci opatření, uvedených ad. 2 shora.

5. Nedostatečné řešení odvodu splaškové a povrchové vody ze zpevněných ploch odpočívky

V předloženém návrhu není dostatečným způsobem řešena problematika odvodu splaškové a povrchové vody ze zpevněných ploch, za stavu, kdy mimo jiné Křepický potok je uveden jako možný zdrojů mimořádných událostí na území ORP Hustopeče na portálu krizového řízení JmK a také je zaveden jako pstružný potok Českým svazem rybářů.

Možností řešení dle našeho názoru je zde vybudování záchytného poldru pro případ výraznějších srážek a zajištění pravidelného čištění toku Křepického potoka, který protéká Velkými Němčicemi, do něhož vtéká neúměrné množství solí a ropných produktů z dálničního tělesa již nyní.

Zamýšlená úprava / rozšíření stávajících odpočívek nově počítá s plochou odpočívky o velikosti 26 ha, tedy s plochou čtyřnásobně větší, než je současný stav. Navrhovaný záměr má údajně vytvořit předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury a dále pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť, to vše však za vysokou cenu pro občany Velkých Němčic. Takto rozsáhlé rozšíření plochy odpočívky zabere a zastaví 26 ha orné půdy, tj. jedná se o rozsáhlý zábor. Rozšířením odpočívky s sebou přinese též navýšení počtu automobilů na plánované odpočívce, což úzce souvisí se zvýšením nežádoucích emisí — zplodin z automobilů, vyšší prašnost a též zvýšení hluku v městysu.

Navrhované řešení bez toho, aby ze strany kraje byla přijata opatření zmírňující výše uvedené negativní dopady rozšíření odpočívky, je pro městyse Velké Němčice zcela nepřijatelné. Ostatně za tohoto stavu by došlo k porušení úkolů, které vymezuje Návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, např. minimalizace rozsahu záboru, respektovat nezbytnost ochrany krajiny, minimalizovat zásahy.

Hluková studie (zhotovená v roce 2017) potvrdila vysokou hlučnost v obydlené části Velkých Němčic, která se v průběhu let s přibývajícím počtem projíždějících vozidel doazajista zvyšovala. Navrhované řešení (čtyřnásobným rozšíření plochy odpočívky) by bezpochyby opět přispělo ke zvýšení hladiny zvuku, přičemž překročení hygienického limitu je velmi pravděpodobné. Za účelem zamezení (resp. zmírnění) negativních vlivů na městyse Velké Němčice je třeba v případě realizace úpravy / rozšíření stávajících odpočívky přijmout též adekvátní opatření. Vhodné by bylo zejména vybudování protihlukové zdi, která by snížila hluk v městysu a částečně by bránila též rozšíření prachových částic. Současně návrh nikterak neřeší splaškovou a povrchovou vodu ze zpevněných ploch, zejména hrozící znečištění Křepického potoka, který protéká skrz Velké Němčice. Velké množství povrchové vody včetně solí a možných ropných částic by bez přijetí dalších opatření vteklo do Křepického potoka, který protéká středem městyse, a tento potok by zcela znečistilo. Jako vhodné opatření by se jevílo minimálně vybudování záchytného poldru pro případ vydatnějších srážek, jakož i příslib na spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR na pravidelném čištění Křepického potoka (případně finanční příspěvek na zajištění čištění).

Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že navrhované řešení je z pohledu městyse Velké Němčice bez přijetí opatření zmírňující dopady navrhované úpravy / rozšíření stávajících odpočívky zcela nepřijatelné, neboť by zcela zásadním způsobem snižovalo kvalitu života občanů Velkých Němčic, jakož i kvalitu životního prostředí. Bez současného přijetí zmírňujících prostředků tak, jak jsou popsány výše, reálně hrozí porušení práva na příznivé životní prostředí deklarované v čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

Ve světle uvedeného tedy Návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v současném znění týkající se „D2 odpočívky Velké Němčice“ nemůže být schválen.

Údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva:

- Parcela KN 3982/5 v k.ú. Velké Němčice

Vymezení území dotčených námitkami:

- Dálniční odpočívka Zeleňák na dálnici D2

S přihlédnutím ke skutečnosti, že předložený návrh dostatečným způsobem nereflektuje negativní dopad všech shora popsaných nepříznivých vlivů, **nemůžeme s tímto návrhem z právě uvedených**

důvodů souhlasit a žádáme, aby o naše námitky byly řádně projednány a zváženy a v kontextu s následně upravenými opatřeními poté předloženy k dalšímu projednání v rámci schvalovacího procesu.

Námitku projednala a schválila rada městyse Velké Němčice na svém zasedání dne 15.6.2020 usnesením č. 17/2020.

Poznámka:

K námitce bylo přiložen Protokol o zkoušce č. 16/2017 ze dne 07.06.2017.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Plocha označená DS63 určená pro dálniční odpočívky Velké Němčice je v návrhu A1 ZÚR JMK vymezena na stávající dálnici D2. V dané lokalitě „Zeleňák“ se již odpočívky na obou stranách dálnice D2 nacházejí. V návrhu A1 ZÚR JMK je vymezena návrhová plocha pro jejich přestavbu a rozšíření.

Umístění nových odpočívek včetně rozšíření stávajících vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Za tímto účelem byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění.

K důvodům námítky – snížení kvality života občanů Velkých Němčic, zvýšení hluku, emisí, prašnosti a nedostatečné řešení splaškové a povrchové vody uvádíme, že k návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracování Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) je v kap. A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima* konstatováno, že „*Odpočívky na dálnicích obecně nejsou tím zdrojem znečišťování ovzduší, který by měl významný podíl na celkovém imisním zatížení v místech nejbližších obcí*“. V kap. A.6.2.2. *Vliv na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou vlivy odpočívky DS63 na hlukové zatížení obytné zástavby hodnoceny převážně jako zanedbatelné, vzhledem k její poloze vůči zástavbě, se závěrem, že odpočívky nemají dlouhodobý vliv na lidské zdraví. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS63 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru DS63 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V SEA dokumentaci v kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru odpočívky Velké Němčice uveden požadavek na zpřesnění a vymezení plochy DS63 odpočívky Velké Němčice na dálnici D2 s ohledem na zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a minimalizaci vlivů na odtokové poměry. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [29] do Úkolů pro územní plánování, které jsou určeny orgánům územního plánování k následnému zpřesnění v nástrojích územního plánování.

Část požadavků na opatření zmírňující dopady záměru na kvalitu života občanů Velkých Němčic a kvalitu životního prostředí, které navrhuje městyse Velké Němčice, směřuje do podrobností či kompetencí, které nejsou řešitelné na úrovni ZÚR JMK, popř. územnímu plánování nepřísluší ani na úrovni územních plánů. Jedná se např. o snížení rychlosti, organizační změny v dopravě či pravidelné čištění toku Křepického potoka. Co se týče imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku, lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK), který se zabýval také povinností respektovat známý stav zátěže

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

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

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.

L.1.20. Obec Všechnovice

Poř. číslo	O 635	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82897/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Všechovice / 584169			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Pavel Vejrosta, starosta obce			
Adresa / sídlo		Všechovice 32, 666 03 Tišnov 3					

Námítky

Dne 7. 5. 2020 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále „AZÚR JMK“). Veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020. Lhůta k podání námitek a připomínek končí dne 16. 6. 2020.

Podatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „**stavební zákon**“), prostřednictvím zastupitelstva obce k návrhu AZÚR JMK následující **námítky**:

Vymezení území dotčeného námitkou č.1

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru varianty komunikace 43

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné

uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Postup přijímání zásad územního rozvoje je závazně stanoven v § 36 – 42c stavebního zákona, včetně výběru variant řešení.

Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty. O výběru varianty tak musí být vždy rozhodnuto zastupitelstvem kraje, a to a v návaznosti na řádné projednání a vyhodnocení výsledků projednání, jakož i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

V zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „**ZÚR JMK**“) byly popsány čtyři koncepční scénáře rozvoje silniční dopravy. V návaznosti na ně byly formou územních rezerv vymezeny dvě základní varianty možného vedení dálnice D43 (dále jen „komunikace 43“), a to tzv. „bystrcká/německá“ varianta, představující průtah městem Brnem a prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov (dále jen „**Bystrcká varianta**“) a tzv. optimalizovaná varianta - západní obchvat celého města Brna a všech obcí od dálnice D1 po Boskovice (dále jen „**Optimalizovaná varianta**“).

Výrok ZÚR JMK v kapitole D. stanovil požadavek zpracovat „*Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“. Cílem územní studie mělo být podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a na území města Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Územní studie byla zpracována v letech 2017 - 2018, kdy tým zastřešený společností Knesl Kynčl architekti s.r.o. zpracoval dokument s názvem „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa*“ (dále jen „**Územní studie**“), jejímž výsledkem bylo odmítnutí všech variant „obchvatu města Brna“ a doporučení dvou subvariant Bystrcké varianty. (D.3 a S.1). Následně dodatkem předmětné studie byla navržena ještě varianta třetí, S.10, zpracovateli označená jako tzv. varianta „poučená“.

Po zpracování Územní studie pořizovatel zpracoval Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 (dále jen návrh Zprávy). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení se závěrem zpracovat AZÚR JMK. V kapitole F. tohoto návrhu Zprávy pořizovatel formuloval „zadání“ pro AZÚR JMK, do něž převzal výsledky studie. Tento postup je nesprávný, protože územní studie je pouze podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace, nikoliv však podkladem závazným, a nelze proto bez dalšího přebírat do územně plánovací dokumentace „rozhodnutí“, resp. „výběr varianty“, učiněný v územní studii. Tímto způsobem proto nebylo možné odmítnout variantu „obchvatu Brna“. Platí totiž, že „*Územní studie nemůže být nikdy závazným podkladem pro rozhodování, neboť jde o odborný podklad, který nebyl projednán s dotčenými subjekty a schválen žádným k tomu příslušným orgánem. Tak jako je tomu dosud, je možné studii využít k prokázání proveditelnosti záměru v území bez ohrožení dalších zájmů. Nikoliv však jako důkaz opaku – rozpor záměru se studií nemůže být bez dalšího důvodem k jeho neschválení, jen je třeba posoudit jej na základě dalších podkladů.*“¹

Územní studie tak, ač se nejedná o závazný podklad, přímo předurčila obsah návrhu AZÚR JMK, **bez toho, aby se k výše uvedeným koncepčním variantám komunikace 43 mohla vyjádřit veřejnost a dotčené subjekty, a bez toho, aby o těchto koncepčních variantách rozhodovalo samotné zastupitelstvo kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona.**

Výše uvedeným postupem byla rovněž narušena logická kontinuita mezi obsahem platných ZÚR JMK, z nichž jasně vyplýval předpoklad budoucího výběru mezi Bystrckou a Optimalizovanou variantou, a obsahem návrhu AZÚR JMK.

Zastupitelstvo JMK tedy o výběru z variant Bystrcké a Optimalizované nikdy zákonným způsobem, tedy postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona, nerozhodovalo. Bystrcká varianta byla v návrhu AZÚR JMK, zveřejněném dne 23. 9. 2019, sice představena ve třech dílčích subvariantách, ze

kterých zastupitelstvo kraje na svém zasedání dne 27. 2. 2020 vybralo „finální variantu“, zpracovanou do návrhu zveřejněného dne 7. 5. 2020. Jednalo se ovšem o výběr ze subvariant jedné – Bystrcké – varianty, nikoliv o výběr mezi samotnými koncepčními variantami, obsaženými v platných ZÚR JMK. Optimalizovaná varianta zastupitelstvu kraje nikdy obdobným způsobem k výběru předložena nebyla. Volbou koridoru komunikace 43 v Bystrcké variantě přímo na podkladě Územní studie a jejím navazujícím přímým zapracováním do návrhu AZÚR, který byl teprve poté zveřejněn k námitkám a připomínkám, byla dotčeným orgánům, obcím, městským částem a veřejnosti odepřena možnost vyjádřit se i k jiným zvažovaným variantám dopravního řešení, obsaženým v Územní studii. V „oficiálním“ procesu projednávání návrhu AZÚR JMK jim byla rovnou předložena již „předvybraná“ koncepční varianta návrhu dopravního řešení, která byla zapracována do návrhu AZÚR na základě Územní studie. Ač se tedy při zpracování Územní studie zvažovalo a posuzovalo několik variant dopravního řešení, do návrhu AZÚR se na základě výsledku tohoto „kvaziprocusu“ (jehož průběh zákon přímo neupravuje) již nedostaly a dotčené subjekty včetně podatele tak nikdy neměly možnost se k nim vyjádřit.

Výše popisovaná nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK **následně vedla i k dalším zásadním vadám procesu** projednávání návrhu AZÚR JMK. V důsledku výběru koncepční varianty řešení již v rámci Územní studie nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území, a nebylo tak možné ani porovnat dopad obou koncepčních variant na životní prostředí a veřejné zdraví. Je přitom namístě upozornit, že varianty koridoru komunikace 43 nebyly předmětem posuzování ani při jejich vymezení v podobě územních rezerv v ZÚR JMK.

Zneužití institutu územních rezerv k vyloučení posouzení těchto variant v procesu SEA přitom bylo jedním z důvodů podání návrhu na zrušení ZÚR JMK. Krajský soud návrh na zrušení ZÚR rozsudkem ze 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítl, a to mimo jiné s odůvodněním, že při aktualizaci ZÚR JMK budou muset být koridory záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy a budou se měnit na návrhové koridory, posouzeny komplexně se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK. K tomu soud konkrétně v bodě 404 rozsudku uvedl: *„Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přeřazení záměru z územní rezervy do koridoru. V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoliv části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů. Nelze proto přisvědčit tvrzení navrhovatelů, že by mohlo dojít k prosazení dopravní koncepce, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. Před realizací dojde k tomuto posouzení v úplně stejném rozsahu, v jakém by k němu došlo v případě, že by dopravní koncepce v ZÚR JMK byla stanovena výlučně formou koridorů. K celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami. Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona.“* (zdůraznění podatel) Ke komplexnímu posouzení se všemi ostatními souvisejícími záměry obsaženými v ZÚR JMK ovšem v důsledku vyloučení Optimalizované varianty již na podkladě Územní studie s ohledem na tuto variantu nikdy nedošlo. V rozporu s předpokladem soudu tak nikdy nedošlo k řádnému a úplnému posouzení všech koncepčních variant komunikace 43 jako základního předpokladu výběru finální varianty.

V tomto ohledu je nezbytné upozornit, že i samotné odůvodnění výběru finálního koridoru komunikace 43, obsažené v návrhu AZÚR JMK, je zcela nedostatečné. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK neobsahuje posouzení výstupů Územní studie a jejich porovnání s dalšími podklady, z něž by

vycházelo vlastní odůvodnění výběru finální varianty, a to ačkoliv k Územní studii byly v rámci připomínek ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018, jakož i připomínek k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, vzneseny zásadní připomínky řady subjektů, opřené o odborné podklady a svědčící o zásadních vadách Územní studie (viz podrobněji námitku č. 2.).

Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nemohla však nikdy být závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit. Odůvodnění návrhu AZÚR JMK vznesené připomínky a odborné podklady, dokládající vadnosti Územní studie, naprosto nereflexuje a závěry Územní studie nekriticky přejímá. V odůvodnění návrhu AZÚR JMK jsou pouze zrekapitulovány výsledky Územní studie. K samotnému výběru z variant komunikace 43 se pak v kapitole G., *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, části G.4.1. *Dopravní infrastruktura* uvádí pouze následující: „**Koncepce rozvoje silniční dopravy** navržená v rámci A1 ZÚR JMK **vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“**, tedy pro jádrové území OB3 **využívá doporučených variant D3, S1 a S10.**“ Obdobně se v části řešící návrh „Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)“ (str. 150) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43.“ K zrušení koridoru Optimalizované varianty (str. 183) se pak uvádí: „Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovými koridory v bystrcké stopě. Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podmiňují podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna. V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnávala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu. Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“.“

V odůvodnění tak zcela absentuje jakékoliv vlastní posouzení výběru z obou uvedených koncepčních variant, resp. územních rezerv. Dochází k nekritickému převzetí výsledků Územní studie jako v zásadě jediného podkladu pro výběr z variant, aniž by byly jakkoliv reflektovány námitky vznášené vůči vybrané variantě a postupu jejího výběru. To je mj. s ohledem na zásadní a konstantní odpor dotčených obcí a dotčených subjektů k výběru Bystrcké varianty a na závažnost již dříve uplatněných námitek zcela zjevně nedostačující.

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34 Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „*nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně*, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. **Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných**

ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.“ Úrovně zdůvodnění požadované citovaným rozsudkem odůvodnění návrhu AZÚR JMK zjevně nedosahuje, když se v zásadě omezuje na pouhý odkaz na Územní studii a nikterak nereflektuje odborné podklady svědčící o vadách Územní studie.

K vymezení Bystrcké varianty komunikace 43 v návrhu AZÚR JMK tedy došlo přímo v návaznosti na Územní studii, aniž by měly dotčené subjekty možnost se vyjádřit ke všem v této studii zvažovaným variantám a aniž by došlo k řádnému a zákonem předvídanému výběru z existujících koncepčních variant této komunikace, odpovídajících územním rezervám vymezeným v platných ZÚR JMK (tedy usnesením zastupitelstva kraje). To představuje nesprávný postup a zásadní porušení procesu pořizování AZÚR JMK. Je nutné, aby odůvodnění AZÚR JMK bylo plně transparentní a každá dílčí změna mezi platným zněním ZÚR JMK a zněním po schválení AZÚR JMK byla přezkoumatelně odůvodněna, a to přímo v odůvodnění AZÚR JMK (nikoliv odkazem na Územní studii). Tento požadavek nebyl z výše uvedených důvodů splněn.

Za této situace nemůže být naplněn smysl ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona o výběru nejvhodnější varianty řešení zastupitelstvem kraje. Územní studie měla být pouze jedním z řady podkladových materiálů pro návrh AZÚR JMK, nikoliv závazným podkladem, od kterého by se nebylo možné odchýlit a jehož obsah by měl být přímo a bez dalšího převzat do návrhu.

Zásadní pochybení postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, spočívající zejména ve výběru z variant řešení koridoru komunikace 43 již v rámci Územní studie, následně vedlo k zásadním vadám i v dalších fázích procesu, zejména nepodrobení všech zvažovaných variant procesu SEA.

¹ Viz vyjádření předsedy Nejvyššího správního soudu, JUDr. M. Mazance ze dne 23. 12. 2019, č.j. Sleg 244/2019, zaslané ministryni pro místní rozvoj.

Vymezení území dotčeného námitkou č.2

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady Územní studie

Odůvodnění námítky:

Řada subjektů již v rámci připomínek ke Zprávě a k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019, upozorňovala na **zásadní nedostatky Územní studie**. Za situace, kdy se tato Územní studie stala hlavním podkladem pro návrh AZÚR JMK, který její závěry a navrhované řešení v zásadě zcela přebírá, trpí logicky stejnými nedostatky i samotný návrh AZÚR JMK.

Důsledkem níže popsanych vad Územní studie jsou nedostatky v hodnocení a výběru jednotlivých variant, což se následně projevuje i v samotném návrhu AZÚR JMK, který prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzal závěry Územní studie. Proto nezbyvá než napadat vady Územní studie v rámci pojednávání návrhu AZÚR JMK.

Nejzávažnější nedostatky Územní studie spočívají především v **nedostacích rozptylové a akustické studie**, jež tvoří neoddělitelnou součást Územní studie.

K rozptylové studii bylo zpracováno RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., „*Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (září, 2019), které bylo již přiloženo v rámci připomínek k návrhu AZÚR JMK zveřejněnému dne 23. 9. 2019. Pořizovatel ovšem toto hodnocení vůbec nereflektoval. RNDr. Dvorská, Ph.D. přitom namítá základní nedostatky studie, pro které je studie v zásadě nepoužitelná. Uvádí například, že 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. Podle RNDr. Dvorské, Ph.D. je ale vyhodnocení celkového imisního zatížení v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci irelevantní a odvádí

pozornost od vlastního problému.

RNDr. Dvorská, Ph.D. dále upozorňuje, že „*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).*“ Dále upozorňuje na absenci uvedení způsobu zohlednění některých podstatných faktorů, či zda byly vůbec zohledněny, a to s ohledem na způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály), zapracování situací dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu, nedostatečné rozlišení kategorií automobilů, aj. To vede RNDr. Dvorskou, Ph.D. k závěru, že „*popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.*“ Dále je upozorňováno na skutečnost, že „*popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.*“ **Vše výše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že rozptylovou studii nelze použít jako podklad pro Územní studii a potažmo pro AZÚR JMK.**

Vyjádření Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 1. 2020, č.j. ENV/2020/780/253, nadepsané „*Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2019/107743 ve věci Odborná stanoviska pro aktualizaci ZÚR JMK, konstatující nedostatky v procesu pořizování*“ není vypořádáním argumentace obsažené v citovaném **expertním** posouzení RNDr. Dvorské, Ph.D. Je to zčásti irelevantní výhled do budoucích procesů (proces EIA, územní řízení, stavební řízení) nikoliv však konkrétní vypořádání zásadních námitek identifikovaných v expertním posouzení. To platí i pro větu z vyjádření MŽP „*Vzhledem k výše uvedenému pak považujeme použitý způsob zahrnutí stávajících emisních zdrojů (tj. jak mobilních, tak i dostupných stacionárních) za akceptovatelný a výsledky lze použít pro odhad příspěvků k úrovni znečištění v roce 2035 v dotčeném území a rovněž pro porovnání vlivu jednotlivých navrhovaných variant na kvalitu ovzduší*“. Identifikované vady rozptylové studie nebyly napraveny.

Rozptylová studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

K obdobným závěrům dospívá i Ing. Karel Šnajdr v expertním posouzení s názvem „*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). Toto posouzení obsahující 53 zdůvodněných připomínek, bylo rovněž pořizovateli předloženo spolu s připomínkami k návrhu AZÚR ze září 2019. Mezi hlavními výtkami Ing. Šnajdra k hlukové studii je možno uvést absenci popisu ucelené metodiky přípravy výpočtových modelů, parametrů výpočtů, postupu stanovení hlukové zátěže území a v něm žijících obyvatel a parametrů kritérií použitých v rámci vyhodnocení a porovnání hodnocených dopravních variant. Ing. Šnajdr rovněž upozorňuje na vypuštění „omezujících faktorů“ v rámci jednotlivých hodnocených modelů komunikační sítě, omezení rozsahu výpočtu na 400 metrů od tělesa komunikace, v důsledku čehož nejsou hodnoceny kumulativní účinky více zdrojů za touto vzdáleností a dochází k významnému podhodnocení hluku v těchto místech, a dále skutečnost, že není vůbec patrné, podle jakých kritérií byla z hodnocených variant dopravních situací vybrána ta podle zpracovatelů Územní studie nejvhodnější varianta. S ohledem na výše uvedené Ing. Šnajdr shrnuje, že: „*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.*“ Ing. Šnajdr proto dospívá k závěru, že „*celé posouzení hluku z automobilové dopravy v Jihomoravském kraji bude nutné od základu předělat, a tudíž znovu provést*

výběr preferované dopravní varianty“.

Na expertní posouzení Ing. Šnajdra pořizovatel nereagoval žádným nápravou vad hlukového posouzení ani jejich vyvrácením nezávislým odborníkem. Hluková studie tedy nemohla být použita pro jakékoliv porovnání variant a výběr nejvhodnější varianty. V důsledku vady rozptylové studie je chybný i provedený výběr variant a územní studie jako celek.

Vyjádření zpracovatele územní studie, resp. rozptylové a hlukové studie, jejichž závěry byly výše citovanými expertními posouzeními zpochybněny napadeny, nemůže také být bráno jako vyvrácení kritického expertního hodnocení. Je tomu tak tím spíše, že zpracovatel územní studie, společnost knesl kynčl architekti s.r.o., se dlouhodobě věnuje zakázkám a projektům výstavby obytných souborů ve městě Kuřimi (Obytný soubor Záhoří-sever, Obytný soubor Záhoří – 1., 2., 3. etapa²). Výsledná podoba ZÚR JMK po vydání AZÚR JMK, konkrétně vymezení koridoru pro obchvat Kuřimi, přitom bude mít zásadní vliv na realizovatelnost uvedených záměrů obytných souborů. Lze v této souvislosti poukázat na proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr obytného souboru Kuřim-Záhoří, z jehož Oznámení EIA³ vyplývá, že objednatelem je právě společnost knesl kynčl architekti s.r.o. Na str. 10 tohoto Oznámení EIA se uvádí, že „V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 - Brno - Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi“. Předmětné Oznámení EIA vychází z předpokladu realizace tzv. „jižního obchvatu Kuřimi“, tj. nové komunikace v těsné blízkosti k dnešnímu dni stále ještě nedostavěné nové obytné zástavbě v lokalitě „Díly za sv. Janem“, ačkoliv v roce 2017, kdy bylo Oznámení podáno příslušnému orgánu, nebylo jakkoli rozhodnuto kudy obchvat Kuřimi povede. V platných ZÚR JMK z roku 2016 jsou vymezeny variantní územní rezervy pro jižní i severní obchvat Kuřimi. V charakteristice lokality obytného souboru Kuřim- Záhoří byla tedy v Oznámení EIA již v roce 2017, a to bez opory v ZÚR JMK, předjímana varianta výhodná pro realizaci výše uvedených záměrů. Je tedy zřejmé, že postavení zpracovatele územní studie není nezávislé.

Lze shrnout, že zásadní vady rozptylové a akustické studie, jakož i další vady v jiných částech Územní studie, vedou i k vadnému vyhodnocení variant řešení a tím i k nesprávným závěrům o vhodnosti jednotlivých variant řešení. Je proto zjevné, že Územní studie nemohla být **dostatečným podkladem pro odpovědný výběr variant komunikace 43**. Přesto, jak bylo uvedeno výše, byla fakticky podkladem jediným.

Problematická dále jsou i samotná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant, resp. zásadní kritéria pro toto hodnocení v Územní studii chybí. Mezi tato chybějící kritéria patří zejména následující požadavky:

- maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených významnou tranzitní dopravou,
- ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (D52, (D)43, D46, D55, S8, D1, D2),
- doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů 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, a to nejenom s ohledem na současné hodnoty zákonných limitů, ale vzhledem k dlouhodobému působení výběru varianty i s ohledem na zpřísnování těchto limitů.

Územní studie namísto **sledování výše uvedených kritérií vyzdvihuje variantu vedenou skrze hustě osídlená území, ve kterých dlouhodobě dochází k překračování zákonných limitů, a to aniž by navrhovala reálná opatření k řešení tohoto stavu a dokládala jejich účinnost.**

Lze rovněž upozornit na metodologické nedostatky, spočívající ve skutečnosti, že Územní studie v rámci „Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického“ používá jako základní pojem termín „dopravní účinnost“, aniž by byl tento termín v Územní studii definován. Nelze jej tedy ani nijak kvantifikovat a varianty přezkoumatelně porovnat. „Dopravní účinnost“ proto není možné použít pro verifikovatelné srovnání hodnocených variant. Tím se ovšem závěry Územní studie stávají zcela nepřezkoumatelnými.

Rovněž i klíčový krok sloužící jako vstupní údaje pro akustickou i rozptylovou studii, tj. **dopravní modelování, nebylo provedeno dostatečně**, neboť bylo provedeno pouze v omezené ploše centrální oblasti JMK. Není například zřejmé, jak zde byly určeny intenzity dopravy na hranici této oblasti. 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, součástí transevropské sítě TEN-T. Komunikace sítě TEN-T musí být z hlediska právní úpravy EU vymezovány pro zajištění plynulé dálkové nákladní i osobní dopravy napříč Evropskou unií. Dnešní komunikace včetně silnic a dálnic 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.

Nezohlednění a nevyhodnocení širších souvislostí a fungování celého dopravního systému lze hodnotit jako další vadu Územní studie, resp. celého procesu pořizování návrhu AZÚR JMK. Rozsah Územní studie se omezuje pouze na posouzení jevů v omezené ploše centrální oblasti JMK, nikdy nedošlo k analýze a posouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje. Není-li taková posouzení obsahem Územní studie, nemůže být dostatečným a tím spíše jediným podkladem, na kterém je návrh AZÚR JMK založen.

V neposlední řadě je pak významná absence prověření realizovatelnosti, jak celé dopravní koncepce, tak jednotlivých záměrů – v daném případě zejména variant komunikace 43. Podatel je přitom názoru, že Územní studií preferovaná Bystrcká varianta není realizovatelná (blíže viz námitku č. 6).

V odůvodnění návrhu AZÚR JMK se uvádí, že koncepce rozvoje silniční dopravy vychází z Územní studie. Ze všeho výše uvedeného je ovšem zřejmé, že Územní studie vykazuje tolik závažných vad, že je vyloučeno, aby byla podkladem návrhu AZÚR JMK, natož podkladem v zásadě jediným a ze strany pořizovatele kriticky nezkoumaným. Vady Územní studie jsou proto příčinou vad návrhu AZÚR JMK.

Je proto nezbytné, aby byla zpracována Územní studie nová, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny. Následně musí být zpracován i nový návrh AZÚR JMK, který bude transparentně obsahovat všechny doposud zvažované varianty dopravního řešení, aby i k nim mohly dotčené orgány, obce či veřejnost uplatňovat v řádném zákonném procesu své připomínky a námítky. Z takovýchto variant pak může zastupitelstvo kraje provést výběr postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona

Návrhy důkazů (pořizovatel má k dispozici):

- *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 Viz například <http://tvkotva-kurim.cz/index.php/2018/02/03/ikotva605-verejne-predstaveni-projektu-noveho-kurimskeho-sidliste-zahori-pokracovala-ferinova-liga-sk-kurim-pozvanka-na-kvalifikaci-verbiru-do-straznice-retro-2005-jinacovice-verejne-projednavan/>

³ Viz

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX0pITTEzNTNfb3puYW1lbm1ETONfMjcwNzQwNTMONzM2OTA4MTYwMS5wZGY/JHM1353_oznameni.pdf

Vymezení území dotčeného námitkou č.3

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námitky:**Nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK**Odůvodnění námitky:

V březnu 2019 byla zpracována Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018 (dále jen „Zpráva“). V rámci přípravy Zprávy vzneslo Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) vícero požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí. Tyto požadavky, shrnuté ve Vyhodnocení požadavků a připomínek uplatněných při projednání návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016-12/2018, však nebyly při zpracování návrhu AZÚR JMK naplněny.

MŽP na prvním místě uvedlo, že vzhledem ke skutečnosti, že AZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí, je nezbytné provést její posouzení v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. V rámci tohoto požadavku pak žádalo prověřit aktuálnost územních rezerv mj. pro záměry silniční a železniční dopravy, jejichž řešení je navrhováno v několika variantách, k čemuž MŽP výslovně uvedlo, že se jedná například o varianty vedení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Další požadavky MŽP zahrnovaly:

- požadavek 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;
- požadavek v případě variantního řešení vyhodnotit všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody;
- požadavek porovnat varianty a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatovat nejpříjemnější variantu;
- požadavek vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů (železničních, silničních i vodních), přičemž při umísťování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší;
- požadavek s ohledem na možné kumulativní a synergické vlivy, kdy lze očekávat, např. kumulace vlivů na ovzduší se stávající silniční infrastrukturou, důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedním Pardubickém, Olomouckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina.

V návrhu AZÚR JMK je představen pouze jediný komplexní návrh dopravního řešení, který rovněž jediný byl předmětem vyhodnocení SEA. Nebyl tak respektován požadavek MŽP, aby potenciální varianty dopravního řešení byly všechny náležitě hodnoceny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě byly varianty nezákonně hodnoceny již při zpracování Územní studie. Předmětem procesu SEA pak již byla jen varianta jediná – Bystrcká varianta. SEA pak na Územní studii již jen odkazuje, čímž fakticky došlo nejen k zásadnímu věcnému pochybení, ale i k obejití zákona a k degradaci účelu a smyslu SEA. V důsledku výše uvedeného nedošlo k naplnění požadavku řádného posouzení a vyhodnocení všech variant dopravních koridorů, nýbrž k posouzení varianty jediné (a to navíc nikoliv řádnému). Následně pak ani nemohlo dojít k náležitému porovnání dopadů zvažovaných variant a odpovědné volbě finální varianty.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 (ve věci zrušení ZÚR JMK z roku 2011), ve kterém NSS dovodil, že z právní úpravy „Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku

posuzování vlivů na životní prostředí.“ (bod 131, obdobně srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 – 43). Z citované judikatury (ostatně ani ze směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, viz rozsudek čj. 1 Ao 7/2011 – 526, bod 130) tedy podle NSS neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v OOP ve variantách, taková povinnost však může být stanovena MŽP nebo orgánem kraje a rovněž může vyplynout z obsahu námitek uplatněných během pořizování napadeného OOP (viz rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2013, čj. 4 Aos 1/2012 – 105, č. 2848/2013 Sb.). **V době uplatnění požadavků ze strany MŽP již byly varianty koridoru komunikace 43 zpracovány. MŽP pak vzneslo jasný požadavek tyto varianty posoudit a porovnat. Pořizovatel AZÚR JMK proto byl povinen je předložit k posouzení a následně náležitě porovnat.**

Požadavky na posouzení variant řešení vyplývají rovněž z čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). V české verzi citovaného ustanovení směrnice SEA se uvádí, že pokud je vyžadováno posouzení vlivů koncepce (plánu) na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, „ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.“ (zdůraznění navrhovatelé). Termín „rozumná náhradní řešení“ v českém znění citovaného článku však zjevně nedopovídá anglické a dalším jazykovým verzím, v nichž jsou použity termíny „reasonable alternatives“ (anglicky), vernünftige Alternativen (německy), alternativas razonables (španělsky), primerané alternativy (slovensky) atd. (všechny jazykové verze směrnice SEA jsou dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32001L0042>).

Vedle výše uvedeného nedošlo k splnění ani dalších požadavků MŽP. Vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů, aniž by návrh AZÚR JMK navrhoval řešení, která by prokazatelně vedla ke snížení zátěže území. Nenaplnuje tedy ani další z požadavků MŽP, a to zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů.

V neposlední řadě pak není zohledněn ani požadavek na důkladně vyhodnotit potenciální kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů a stanovit případný monitoring (viz podrobněji námitku č. 6)

Požadavky uplatněné MŽP při projednání Zprávy proto nebyly naplněny.

Vymezení území dotčeného námitkou č.4

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námitek:

Nedostatky vyhodnocení SEA

Odůvodnění námitek:

4.1. Neposouzení všech relevantních variant řešení

Základním nedostatkem procesu SEA je již výše zmiňovaná skutečnost, že jeho předmětem nebyly všechny možné varianty dopravního řešení, zejména koridoru komunikace 43, jakož i řešení obchvatu Kuřimi, ale pouze varianta „předvybraná“ Územní studií, tedy Bystrcká varianta. To je v přímém rozporu s ustanovením § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.

Jak již bylo uváděno výše, varianty komunikace 43 byly v ZÚR JMK vymezeny formou územních rezerv. Z tohoto důvodu nedošlo k jejich posouzení v rámci procesu pořizování ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se totiž stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí, jakož i evropsky významné lokality a ptačí oblasti, neposuzuje. K jejich posouzení ovšem nedošlo ani následně, když návrh AZÚR JMK na základě Územní studie přímo vymezil komunikaci 43

v Bystrcké variantě a koridor územní rezervy pro Optimalizovanou variantu zrušil. Předmětem posuzování v rámci procesu SEA pak již byl jen návrh AZÚR JMK obsahující pouze Bystrckou variantu. Optimalizovaná varianta byla ještě před zpracováním návrhu AZÚR JMK na základě výsledků Územní studie vyloučena a nebyla proto ani předmětem vyhodnocení SEA.

V důsledku výše uvedeného nedošlo k posouzení všech koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury a jejich jednotlivých částí – koridorů dopravních staveb, jak požaduje § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Následně proto ani nemohlo být provedeno srovnání jejich vlivů a učiněn závěr o tom, která z variant je z pohledu ochrany životního prostředí a dodržování veřejnoprávních limitů výhodnější. Proces SEA proto v důsledku výběru varianty již na podkladě Územní studie od počátku nemohl splnit svůj účel.

4.2. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona

Ve *Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí* (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“) je str. 191 popsán způsob vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů AZÚR JMK. Konkrétně se uvádí, že „*Požadovaná územní studie byla zpracována v únoru 2019 (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o). Výsledků územní studie bylo využito jako jednoho z podkladů pro stanovení nejvhodnějšího uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska dopravního, urbanistického, socio-ekonomického a z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Územní studie tak představovala jeden z výchozích podkladů pro A1 ZÚR JMK. V rámci územní studie byla zpracována hluková a rozptylová studie pro stávající silniční síť a pro navrhované koridory dopravních staveb. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nejpřesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek ŽP. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů (a dále dopravní bezpečnosti) na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.*“

Je tedy evidentní, že SEA je opět nerozlučně provázána s Územní studií, která je však zcela nedostatečná (viz podrobněji námitku č. 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“, na které pouze v rámci procesu SEA navázalo hodnocení zdravotních rizik. V rámci Vyhodnocení SEA tak k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže nedošlo, což je samo o sobě závažným nedostatkem hodnocení SEA, který ho degraduje na pouhý proces shrnutí výsledků jiných studií. Jak navíc bylo uvedeno v námitce č. 2, rozptylová i akustická studie trpí mnoha zásadními nedostatky, a proto z nich nelze vycházet. Bylo-li v rámci SEA navázáno na výsledky rozptylové a akustické studie, musí být nutně i závěry vyhodnocení SEA vadné.

Vyhodnocení SEA tedy proběhlo velmi nestandardním a nezákonným způsobem, když závěry SEA odkazují na obsah Územní studie (na rozptylovou a akustickou studii), a to bez řádného samostatného vyhodnocení. Rozptylová i akustická studie nadto trpí mnoha zásadními nedostatky, pro které z nich nelze vycházet (viz výše).

4.3. Nedostatečné hodnocení a neproověření realizovatelnosti navrženého řešení

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. 159 Vyhodnocení SEA, v části A.6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima*, je určitý popis hodnocení uveden, ale není zřejmé, proč jsou například „u ostatních záměrů“ jejich dlouhodobé vlivy odhadované jako „mírné až zanedbatelné.“

U záměrů DS40, tj. Bystrcké varianty komunikace 43, a DS45, tj. jižní obchvat Kuřimi, se uvádí potenciálně dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2), s odůvodněním, že „*záměry odvedou část dopravy ze stávajících komunikací a tím povedou ke snížení imisní zátěže u významného počtu obyvatel*“. Dle podatele ale naopak realizací těchto záměrů dojde ke zcela opačnému efektu, a to k ještě významnějšímu zavlékání tranzitní dopravy do Brna, než je tomu v současnosti. U těchto záměrů jako „*záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavených území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části,*“ je zároveň uveden potenciálně negativní dlouhodobý přímý vliv (-1), což působí v konečném důsledku zmatečně a rozporně.

Kromě toho i podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, vydaném ve Věstníku MŽP v únoru 2015, ročník XV, částka 2 (dostupné na [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/\\$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/C55BC62354ABEF72C1257DFD0050C5C1/$file/V%C4%9Bstn%C3%ADk_02_unor_2015_final.pdf)) je jednou ze základních zásad pro vypracování této části vyhodnocení právě zdůvodnění kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů, které však v příslušných pasážích Vyhodnocení SEA není obsaženo.

Mimo to uvedená predikce v hodnocení SEA vychází z předpokladu, že ke klíčovým navrženým dopravním záměrům bude nutné vždy vybudovat určitá, často zmiňovaná jako „nadstandardní“, opatření, aniž by tato opatření byla dostatečně specifikována a aniž by byla ověřena jejich realizovatelnost.

Ve Vyhodnocení SEA se konkrétně na str. 138 uvádí: „*Naplňováním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezátížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – **protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení)**, opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.*“ Na str. 171 Vyhodnocení SEA se pak uvádí: „*Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací), nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území.*“

Konkrétní záměry, u kterých měla hluková a rozptylová studie prokázat riziko překračování hygienických limitů při společném působení modelovaných zdrojů hluku a emisí do ovzduší, a v lokalitách, do nichž jsou umisťovány, je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů pouze v případě realizace „nadstandardních opatření“, jsou uvedeny na str. 191 Vyhodnocení SEA, přičemž jsou mezi nimi uvedeny i DS40 a DS45

Vyhodnocení SEA k avizovaným „značně nadstandardním technickým řešením“ sice souhrnně uvádí, že jsou technicky realizovatelná, neuvádí již ovšem jakým způsobem. Platí tedy závěr, že **stanovisko SEA staví své závěry na předpokladu realizace opatření, která se následně mohou ukázat jako nerealizovatelná, resp. jejichž realizovatelnost nebyla žádným způsobem prokázána ani zdůvodněna.** To ve svém důsledku povede buď k realizaci dané varianty bez těchto opatření a tedy k zásadnímu nárůstu zátěže již nyní dlouhodobě a nadlimitně zatíženého území, což je v zcela zjevném rozporu se požadavky a cíli územního plánování, nebo k mimořádně zdlouhavé a nákladné

realizaci ochranných opatření, případně k závěru, že realizace záměru není vůbec možná, což nekoresponduje s akutní potřebou řešit stávající zátěž území.

Proces SEA a jeho výstupy z výše uvedených důvodů vykazují zásadní vady, neboť nedošlo k posouzení všech možných variant řešení, vyhodnocení vychází z vadných podkladů, aniž by samo obsahovalo náležité posouzení, a své závěry staví na předpokladu opatření, která se mohou ukázat jako nerealizovatelná.

Vymezení území dotčeného námitkou č.5

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Vady stanovisek KHS a MŽP

Odůvodnění námítky:

5.1. Stanovisko KHS

K návrhu AZÚR JMK vydala Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen „KHS“) dne 4. 11. 2019 souhlasné stanovisko s tím, že k doporučení na výběr variant nemá připomínky. K tomu nicméně dále uvedla, že považuje za prioritní, aby byl při konečném výběru variant řešení respektován veřejný zájem a preferována varianta směřující k odvedení dopravy se stávající hlukovou zátěží obyvatel mimo obydlení části sídel v co nejkratším časovém horizontu. Návrh AZÚR JMK již ovšem neobsahuje variantní řešení. Zvolená varianta pak zjevně nevede k odvedení dopravy ze sídel a nenabízí rychlé řešení stávající zátěže území.

Pokud je dále v odůvodnění stanoviska KHS uvedeno, že „posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit hlukové zatížení, bezpečnost dopravy i pobytovou pohodu v dotčených sídlech, pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových a v některých částech území i imisních limitů, zvýšené riziko dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování; na druhé straně by nedošlo k nárůstu zátěže v lokalitách, v nichž jsou nové záměry umístěny; negativní vlivy případné nerealizace však jednoznačně převažují,“ je nutné upozornit, že navrhovaný koridor komunikace 43 by naopak přivedl transiitní dopravu přímo do obytné zástavby (viz podrobněji námitku č. 6). Jeho vymezení tedy povede přesně k těm důsledkům, na které KHS upozorňuje, tedy neřešení stávající zátěže území a naopak k jejímu dalšímu navýšení. Pokud pak KHS postavila své stanovisko na přístupu „lepší něco, než nic“ a připouští zvýšení zátěže v místech vedení koridoru, podatel opakuje, že tato situace nemusela být vytvořena pokud by z návrhu AZÚR nebyla vyloučena varianta vedoucí dopravu zcela mimo obytnou zástavbu – tedy Optimalizovaná varianta.

Dále KHS k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že „není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.“

Sohledem na výše uvedené je stanovisko KHS vnitřně rozporné, když sice vyslovuje souhlas s návrhem AZÚR JMK, zároveň ale upozorňuje na vady, pro které KHS neměla s tímto návrhem souhlasit, případně vznášet požadavky, u kterých je zřejmé, že je návrh AZÚR JMK nesplňuje a splňovat nemůže. Skutečnosti uváděné v námitkách 1-4 pak nebyly vzaty v úvahu. **Stanovisko KHS je tak zjevně nezákonné.**

5.2. Stanovisko MŽP

MŽP uplatnilo k návrhu AZÚR JMK stanovisko dne 7. 11. 2019, ve kterém vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení, a upozornilo na celou řadu nedostatků návrhu SEA. Skutečnostmi uváděnými v námitkách 1-4, včetně nesplnění požadavků vymezených v námitce č. 3, se ovšem stanovisko MŽP nezabývá. Zejména naprosto nereflexuje, že nedošlo

k splnění požadavků vznesených samotným MŽP v rámci projednávání Zprávy (viz námitka č. 3).

Ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK z ledna 2016 MŽP kromě toho 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*“. S tímto rozporem se stanovisko MŽP k návrhu AZÚR JMK rovněž nijak nevypořádalo.

Stanovisko MŽP je tak rovněž nezákonné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.6

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách a okolní území.

Obsah námítky:

Nevhodnost výběru Bystrcké varianty komunikace 43 a její nerealizovatelnost

Odůvodnění námítky:

Jak již bylo uvedeno výše, návrh AZÚR JMK se v rámci odůvodnění výběru Bystrcké varianty plně odkazuje na závěry Územní studie. K samotné Bystrcké variantě v části *Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)* (str. 140-141), opět s odkazem na Územní studii, konkrétně uvádí, že vymezením návrhových koridorů DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice má být „*vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která **eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.*** (...) *Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace.* (...) *Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, 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 s cílem **zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.*** Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na **vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť** včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) **sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.**“

K zrušení koridoru Optimalizované varianty se v části *RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim* (str. 183) omezuje na tvrzení, že „*ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou).*“

Podatel namítá, že Bystrcká varianta nemůže vést k výše deklarovaným účinkům. Bystrcká varianta je spojena s celou řadou zásadních problémů, které mohou vést k další eskalaci zátěže v území, či přímo k nemožnosti její realizace, které by v případě volby Optimalizované varianty odpadly. Základní důvody pro tento závěr podatel shrnuje níže.

6.1 Nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních řešení“

Bystrcká varianta zavléká dopravu do oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány veřejnoprávní hygienické limity hlukosti a znečištění ovzduší. V lokalitách Brno-Bosonohy a Troubsko jsou tyto limity překračovány více než 15 let. Pro tyto lokality byla opakovaně vydávána časově omezená povolení pro provoz na silnici II/602 („hlukové výjimky“), přičemž poslední vydaná výjimka z roku 2016 umožnila překračování zákonných limitů hluku až o 13 dB (tedy 20x nadlimitní hluk). Poslední výjimka byla pro nezákonnost zrušena Krajským soudem v Brně (rozsudek ze dne 22. 6. 2018, č. j. 29 A 85/2016-171). K vydání nové výjimky poté již nedošlo a není to ani právně možné.

Naproti tomu Optimalizovaná varianta koridoru D43, resp. I/43, je plnohodnotným obchvatem nejen města Brna, ale i celé části brněnské aglomerace severně od dálnice D1, a je navrhována 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. Vedením D43, resp. I/43, v koridoru Optimalizované varianty by tak nedocházelo k dalšímu navyšování zátěže území, ale naopak odvodu dopravy mimo obytnou zástavbu.

Návrh AZÚR JMK nepředkládá reálné řešení, jak snížit stávající zátěž v území, kudy navrhuje vést koridor komunikace 43. Překračování limitů naopak zavlčením tranzitní dopravy do hustě obydlených oblastí dále eskaluje. Řešení této situace pak přenáší na obce, když v rámci úkolů pro územní plánování požaduje, aby územní plány obcí zajistily „nadstandardní“ ochranu proti nadlimitní hlučnosti „například“ pomocí „tunelů, tubusů nebo překrytí“ komunikací (viz též výše námitku č. 4).

Návrh AZÚR JMK konkrétně v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje:

- vymezit koridor 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;
- zpřesnit a vymezit koridor DS40 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 (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;
- K tomu se v odůvodnění návrhu AZÚR JMK uvádí, že tyto požadavky směřují „k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.“

Problematické nicméně je, že návrh AZÚR JMK nenavrhuje ve vztahu k výše uvedeným požadavkům a opatřením žádná konkrétní řešení. Dokonce ani nevymezuje předpokládané umístění tunelů, tubusů, překrytí apod. Tato opatření na komunikaci 43, vzhledem k jejímu dopravnímu významu, přitom sama o sobě nepochybně představují záměry nadmístního významu, pro něž by příslušné plochy a koridory měly vymezovat ZÚR JMK. Bez vymezení tunelů v návrhu AZÚR JMK nebylo možné ani provést řádné vyhodnocení SEA, zejména zpracovat objektivní rozptylovou studii (viz podrobněji námitku č. 4 výše).

Nikdy nedošlo k ověření toho, zda jsou vůbec myslitelná a realizovatelná taková nadstandardní opatření, která by byla schopna, navíc při zavlčení další dopravy do obydlených oblastí, úroveň zátěže v dotčeném území snížit. I kdyby pak realizovatelná byla, bezpochyby budou mimořádně finančně nákladná a mohou se tak ukázat jako finančně nedostupná. Bez přijetí takových „mimořádných“ opatření k snížení zátěže území je ovšem varianta pro rozpor s veřejnoprávními předpisy nerealizovatelná.

V rozsudku spis. zn. 1 Ao 7/2011 NSS odmítl „přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. **V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či**

(veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ Návrh AZÚR se zjevně vydává přesně výše uvedenou cestou, tedy vymezení koridoru s předpokladem určitých „mimořádných opatření“, u kterých ovšem není zřejmé, zda je vůbec možné je realizovat.

Optimalizovaná varianta naopak „nadstandardní“ řešení nevyžaduje, když je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary.

6.2 Další konflikty v území vedoucí k nerealizovatelnosti Bystrcké varianty

Vedle pravděpodobné nerealizovatelnosti z důvodu nemožnosti dodržet veřejnoprávní limity nebyla prověřena realizovatelnost Bystrcké varianty komunikace 43 ani s ohledem na další úskalí, na která naráží. Jedná se zejména o neprovedení průchodnosti mezi obcemi Malhostovice a Drásov, konflikt s vírským a březovským vodovodem a oblastmi spadajícími do území NATURA 2000, které protíná.

Vírský a březovský vodovod je trasován stejným cca 100 m širokým koridorem mezi domy prakticky srostlých obcí Malhostovice a Drásov. Při realizaci Bystrcké varianty komunikace 43 by tak došlo ke křížení tohoto kritického zdroje vody s komunikací 43. Konflikt těchto dvou nadmístních záměrů musí být v AZÚR JMK vyjasněn. Toto vyjasnění nelze přenášet do územních plánů obcí formulacemi obsaženými v části o „Úkolech pro územní plánování.“

Dále má Bystrcká varianta komunikace 43 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 je součástí soustavy území NATURA 2000. Ve vyhodnocení SEA rovněž chybí posouzení vlivu komunikace „43“ na evropsky chráněnou lokalitu CZ0624235 Malhostovické kopečky, která spadá do NATURA 2000.

Návrh AZÚR JMK v části nově vymezující „Silnici I/43 Troubsko (D1) – Lysice“ v rámci úkolů pro územní plánování (81d) požaduje 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. Neuvádí ovšem způsob, jak má být zajištěno splnění kteréhokoli z těchto požadavků. Zajištění jejich realizace a ochrany uvedených chráněných částí území přenáší na obce, aniž by prověřil realizovatelnost jakéhokoli z takovýchto opatření.

Dále lze předpokládat zásadní negativní dopad komunikace 43 na rekreační oblast Brněnské přehrady.

Všem těmto lokálním konfliktům se Optimalizovaná varianta vyhýbá a žádné obdobné střety nevyvolává.

6.3 Nedostatečné řešení napojení na další silniční síť

Dostatečně není řešeno ani napojení Bystrcké varianty komunikace 43 na další silniční síť. Níže podatel shrnuje pouze nejvíce problematická místa.

Napojení Bystrcké varianty na dálnici D1 u Bosonoh není v návrhu AZÚR HMK řádně řešeno. V souvislosti s vymezením MÚK Troubsko (I/43 x D1) jsou zejména na území městské části Brno – Bosonohy v grafické části návrhu AZÚR JMK zakresleny plochy a záměry (např. obdélník u symbolu

„DS10“), jejichž význam není z obsahu AZÚR JMK zřejmý. Návrh AZÚR JMK je tak v rozporu i s požadavkem aby územně plánovací dokumentace jednoznačná a srozumitelná.

Totéž platí pro velmi komplikovaný zákres samotné křižovatky i pro nejasné vymezení vnitroměstského spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Vytvořením nové komunikace s omezeným přístupem diktuje nutnost doprovodné komunikace. Tato komunikace není v návrhu jasně vymezena. Ztráta spojení Brna-Bosonoh a Brna-Bystrce, resp. spojení si vynucující použít dálnici D1 a exit Brno-západ je zásadní vadou návrhu AZÚR JMK, což musí být napraveno. Protože se bude jednat o podstatnou změnu návrhu, bude muset být návrh AZÚR JMK znova veřejně projednat s upraveným posouzením SEA.

Řešení v ZÚR JMK s vedením dopravního toku Vídeň – Praha po D52 a následně po D1 přes správní území řady obcí a městských částí způsobuje nežádoucí mísení dopravních toků. Přivedení dalšího dopravního toku k D1 po komunikaci 43 způsobuje vysoce problematickou situaci na úseku D1 od exitu Brno-jih po plánované napojení komunikace 43. Toto není v návrhu AZÚR JMK posouzeno ani z hlediska dopravního ani z hlediska vyhodnocení SEA. Další velké množství tranzitní dopravy by jednoznačně vedlo k zatížení dotčeného území nad přípustnou úroveň, což je proti smyslu a zákonem stanoveným cílům AZUR JMK.

Napojení komunikace 43 na městskou část Brno-Bystrc je zjevně nedořešené. Nelze spoléhat na využití ulice Páteří a kalkulovat (jak se zjevně v modelech pro varianty S.1 a S.10 dělo), že na tuto komunikaci dnes vnitroměstskou, bude převáděna podstatná intenzita dopravy a tato komunikace se stane snad komunikací sběrnou nebo dokonce komunikací doprovodnou k silnici zařazené do kategorie „silnice pro motorová vozidla“.

Mezi Rozdrojovicemi a městskou částí Brno - Kníničky je navrhována mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) o poloměru 350 m, aniž by byla prověřena reálnost jejího umístění v navrhovaném území a napojení na další komunikace. Podatel je přitom názoru, že podmínky v území neumožňují umístění takto rozlehlé křižovatky. Křižovatka by nadto byla zdrojem dalšího hluku, jehož úroveň již nyní v oblasti přesahují veřejnoprávní limity.

Obdobná situace se týká MÚK Bystrc-jih, jejíž plocha má být součástí koridoru o šířce 220 m, MÚK Bystrc – sever o poloměru 250 m a MÚK Troubsko o „ploše proměnlivé velikosti mimo zástavbu“.

6.4. Nedostatečné zohlednění transevropské dopravy

Pro transevropské síť TEN-T platí „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“ a „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010“. Transevropská dopravní síť TEN-T je koncipována jako hierarchická. Tzv. „hlavní síť“ („TEN-T Core“) je podskupinou „globální sítě“ („TEN-T comprehensive“), která ji překrývá.

Pro realizaci hlavní sítě byly zavedeny tzv. „koridory hlavní sítě“, které dle čl. 43 nařízení 1315/2013 pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie. Těchto koridorů je pouze devět a jsou schematicky znázorněny na obrázku níže:



Modře je naskicován transevropský Baltsko-jadranský koridor. Jeho realizace probíhá po dvou větvích, z nichž jedna tvoří koridor Bratislava - Žilina - Katowice a druhá má být realizována přes území ČR. Takto koncipovaným koridorem TEN-T tedy není pás území o šířce několika set metrů, jak tomu je např. v ZÚR, ale jedná se o pás území o šíři i více než 100 km. Konečné rozhodnutí o vedení koridoru je v rámci naplňování principu subsidiarity v EU otázkou územního plánování na národní úrovni a při vymezování koridoru je nutno provést posouzení SEA.

Koridory TEN-T nejsou koncipovány pouze pro dojezdové vzdálenosti mezi sousedními státy, tedy např. pouze pro přeshraniční dopravu ČR – Rakousko, ale zejména pro dálkovou transevropskou dopravu a pro návaznou dopravu ze států mimo EU. Každý stát, jehož územím prochází takovýto koridor, se stává dalším zdrojem a/nebo cílem dálkové tranzitní dopravy.

V rozporu s výše uvedeným pořizovatel s tranzitní dopravou zjevně nepočítá. V rámci vypořádání připomínek vznesených k návrhu AZÚR JMK, zveřejněnému dne 23. 9. 2019 uvádí: „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.“ (str.24-25). Z výše uvedeného je zřejmé, že došlo k podhodnocení budoucího užití komunikace 43 jako součásti sítě TEN-T a při výběru trasy vedoucí hustou obytnou zástavbou nebylo počítáno s tranzitní dopravou, ač tato tam bude nepochybně zavlečena.

V tomto kontextu lze dále 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.**

V této souvislosti podatel dále odkazuje na studii „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014)⁴⁴ (dále jen „Studie“ - dostupná na <http://www.kr->

jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2, jejíž pasáže byly mimo jiné „zkopírovány“ do odůvodnění ZÚR JMK z roku 2016, kdy bohužel současně **došlo k vypuštění její klíčové části o nepřesnostech dopravního modelování**, tj. takových informací, bez níž není možné porozumět kartogramům dopravy. Ve studii jsou obsaženy kartogramy (tj. mapy silniční sítě JMK s namodelovanými intenzitami dopravy) pro jednotlivé dopravní scénáře, kdy pro posuzování rozdílů mezi kartogramy jednotlivých scénářů je nutné brát v úvahu nepřesnosti jednotlivých údajů (+/- 10 % lehká vozidla, resp. +/- 15 % pro těžká vozidla).

V kontextu popisu dopravního modelování je podstatná věta ze str. 4 studie, podle níž *„Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.“* Ve Studii ovšem není uvedeno, jak toto bylo provedeno a jaké podklady k tomu byly použity. Vzhledem k tomu, že se jedná zejména o páteřní silniční komunikace, kde hlavní roli mají komunikace mezinárodní (včetně tzv. transevropské sítě TEN-T), měl by být v dopravním modelování být doložen a zahrnut nárůst intenzit dopravy, ke kterému dojde po propojení těchto komunikací na sousední státy.

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. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další. V AZUR JMK musí být zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní částí Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko-polských hranic u města Walzbrych je stavěna dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR JMK nezohlednily, což představuje zásadní pochybení.

Návrh koridoru komunikace 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.

V územním plánování na úrovni ZÚR JMK se tedy měly zohlednit celoevropské dopravní modely. Tento požadavek ovšem platné ZÚR JMK ani návrh AZÚR JMK nesplňují.

6.5 Vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení

Optimalizovaná varianta nabízí vhodnou alternativu k Bystrcké variantě komunikace 43 a není spojena s výše uvedenými problémy. Dotčenou oblast řeší komplexně bez nevhodného zavlékání dálkové tranzitní dopravy do obydleného území a je tak naopak způsobilá odlehčit aktuálně zatíženým územím. Pro trasování mimo obytnou zástavbu a absenci předchozí historické zátěže je rovněž způsobilá dodržet zákonné hygienické (imisní) limity. V neposlední řadě se jedná o méně finančně náročnou variantu, když nevyžaduje zavedení dopravy pod zemský povrch. Přesto byla z návrhu AZÚR JMK nedůvodně a bez náležitého projednání vyloučena.

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. Tento postup pořizovatele je rovněž v rozporu s judikaturou NSS, citovanou výše v námitce č. 3, neboť variantní řešení požadovalo ve svých připomínkách ke Zprávě MŽP, a se směrnicí SEA, jak je rovněž v námitce č. 3 blíže zdůvodněno.

Ing. Maleček, náměstek hejtmana JMK, ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č. j. JMK 454/2018, uvedl, 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. Toto zdůvodnění bylo mj. uvedeno i ve vypořádání připomínek ke Zprávě.

Podatel však s výše uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasí. Pro rozptýlení jakýchkoli pochybností byl v srpnu 2019 pro Optimalizovanou variantu D43 zpracován Ing. Kalčíkem autorizovaný dokument nazvaný „Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“, který na výše uvedenou argumentaci přímo reaguje. Na str. 18 této Analýzy je v závěru uvedeno, že tvrzení

Ing. Malečka je nesprávné, jelikož obě dvě MÚK [tj. MÚK Kuřim-sever a MÚK Kuřim-východ] jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů, na které nesprávně Ing. Maleček ve svém sdělení odkazuje. Je zde poukázáno na to, že podle norem ČSN se pro navržené typy MÚK jejich vzdálenost měří mezi průsečíky os komunikací a že celý návrh Optimalizované varianty D43 je plně v souladu nejen s ČSN 73 6101 (na kterou odkazuje sdělení náměstka hejtmána Malečka), ale i s ČSN 73 6102. Správnost této Analýzy byla následně potvrzena i Doc. Ing. Holcnerem, Ph.D. z ústavu pozemních komunikací FS VUT Brno.

Optimalizovaná varianta komunikace 43 je proto z výše uvedeného hlediska jednoznačně realizovatelná a neměla být z posuzovaných variant předčasně a bezdůvodně vyloučena.

Současné je vhodné zdůraznit, že argumentace náměstka hejtmána Malečka se výhradně týkala realizace komunikace 43 jako dálnice (D43), ale nemohla se nijak dotknout realizovatelnosti této komunikace v tzv. silniční variantě, což byl jasně deklarovaný cíl návrhu AZÚR JMK. Účelovost postupu při výběru možných variant komunikace 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 (pořizovatel má k dispozici):

- 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

Bystrcká varianta komunikace 43 je spojena s celou řadou neřešených konfliktů v území, která nakonec mohou vést k nemožnosti ji realizovat. Optimalizovaná varianta nabízí plnohodnotný obchvat všech sídelních útvarů a vhodnou alternativu, jak se všem problémům spojeným s Bystrckou variantou vyhnout.

Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby na jeho území byla zavlékána další doprava . Požaduje před stavbou jakýchkoliv dalších dopravních staveb vytvoření plnohodnotného obchvatu jeho území, a to v co největší vzdálenosti od obytné zástavby. Podatel nesouhlasí s umístěním komunikace 43 na svém území a žádá, aby byla vedena mimo jeho katastrální území a obytnou zástavbu a aby tak nedocházelo k další zátěži jeho území, kde jsou již nyní podstatně překračovány příslušné veřejnoprávní limity.

4 „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014) – dostupný na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=278993&TypeID=2>

Vymezení území dotčeného námitkou č.7

Území města Kuřimi a jeho okolí

Obsah námitky:

Nevhodné řešení obchvatu Kuřimi

Odůvodnění námitky:

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro severní a jižní obchvat Kuřimi. Návrh AZÚR JMK, stejně jako v případě variant koridoru D43, resp. I/43, vymezuje na základě výsledků Územní studie již jen variantu jižního obchvatu a územní rezervu pro severní obchvat ruší. Postup výběru variant není v Územní studii, ze které návrh AZÚR vychází, a potažmo ani v návrhu AZÚR nijak přesvědčivě odůvodněn. S ohledem na situaci v území se pak jeví výběr jižního obchvatu jako krajně nevhodný.

V odůvodnění AZÚR se v části řešící návrh „Kuřim, jižní obchvat (DS45)“ (str. 154-155) uvádí: „Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. 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. (...) Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (...) (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také **požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi**. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).“

K rušení severního obchvatu Kuřimi se pak v odůvodnění AZÚR (str. 188-189) uvádí: „Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. (...) V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava). ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu. Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).“

S výše uvedeným nelze souhlasit. Jižní obchvat Kuřimi je navržen v bezprostřední blízkosti stávající obytné zóny zastavěné části města Kuřim „Díly za Svatým Jánem“ a několika přírodních parků (např. přírodní park Baba, přírodní rezervace Babí lom, přírodní památka Šiberná). Jeho realizací by došlo k významnému zhoršení životního prostředí občanů města Kuřimi, zejména ke zvýšení 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. Návrh navíc není schopen zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi dále kříží brněnský Březovský vodovod II, což může vést k zásadním komplikacím při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti „Díly za Svatým Jánem“ s cca 2000 obyvateli. Návrh AZÚR JMK se ovšem tímto konfliktem nezabývá a neprověřuje realizovatelnost jižního obchvatu bez zásahu do tohoto vodovodu.

Naopak severní obchvat umožňuje zachycení veškeré transitní dopravy. Není navíc v kontaktu ani v blízkosti žádného obydlení (je veden z podstatné části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov) a jsou proto zajištěny reálné předpoklady pro splnění všech hygienických limitů. Tato varianta obchvatu Kuřimi však nebyla v rámci pořizování návrhu AZÚR náležitě prověřena a územní rezerva pro ni se navrhuje se ZÚR JMK bez náhrady vypustit.

Návrh AZÚR JMK tedy bez řádného výběru variant způsobem předvídaným zákonem vymezuje jižní obchvat Kuřimi, který povede k další zátěži dotčeného území a není schopen zachytit veškerou transitní dopravu, a naopak ruší územní rezervu pro severní obchvat, ač tato trasa obchvatu by byla způsobila podstatně ulehčit zátěži v území.

Vymezení území dotčeného námitkou č.8

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování

Odůvodnění námítky:

Návrh AZÚR JMK je v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování, a to konkrétně cílem

vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a předpoklady pro výstavbu, požadavkem na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a požadavkem na prověřování a vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Návrh nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření, směřující k co nejrychlejší nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí na území kraje, konkrétně překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a hlukové zátěže. V důsledku zavlékání další dopravy, včetně tranzitní, na území města Brna a do jeho bezprostředního okolí by realizace záměrů obsažených v AZÚR JMK naopak vedla k dalšímu zhoršení stavu životního prostředí v těchto oblastech a prohloubila existující protiprávní stav. Pokud do nadlimitně zatížené oblasti má být přivedena další, zejména tranzitní těžká nákladní doprava a v dané oblasti se takto zvýší nejen počet mobilních zdrojů znečištění (celkový počet vozidel), ale i podíl těžké (kamionové) dopravy v dopravním proudu, nemůže to vést k jinému výsledku, než k prohloubení nadlimitní zátěže.

Návrh rovněž nevytváří předpoklady pro výstavbu. Úkolem pořizovatele je v průběhu pořizování seznatelně doložit, že všechny jím navrhované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu v území realizovány, a to i s ohledem na existující zátěž území a zákonné limity. Nelze proto ignorovat překračování imisních či hlukových limitů, neboť záměr, při jehož realizaci by tyto limity nebyly splněny, nemůže získat územní rozhodnutí. S ohledem na předpokládaná mimořádná opatření k snížení zátěže území pak nedošlo k prověření realizovatelnosti. Není zde tedy „vytvořen předpoklad pro výstavbu.“

Dále není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Nebyla prověřena celkové realizovatelnost dopravní koncepce ani napojení koridoru I/43 v jeho Bystrcké variantě na ostatní dopravní síť. Návrh neposkytuje komplexní řešení.

V neposlední řadě pak není naplňován ani úkol hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, když Bystrcká varianta komunikace 43, pokud je vůbec realizovatelná, bude v důsledku potřeby přijímání „mimořádných opatření“ ke snížení hlukové zátěže nepoměrně finančně náročnější, než varianta Optimalizovaná. Proto je návrh AZÚR rovněž v rozporu s požadavky § 19 odst. 1. písm. c) a j) stavebního zákona, podle nichž má územní plánování přispívat k hospodárnému využívání území a hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů. Podatel je názoru, že před výběrem finální varianty mělo být provedeno náležité vyčíslení nákladů na realizaci každé z variant, včetně vyčíslení nákladů na opatření nezbytné k realizaci, a na základě toho porovnání variant a ověření jejich finanční dostupnosti. Podatel proto požaduje doplnit položkově doložený odhad nákladů pro varianty komunikace 43, tedy zejména Bystrcké a Optimalizované varianty.

Návrh je proto v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť nepřispívá k vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, ale naopak povede k dalšímu protiprávnímu zvyšování již tak nadlimitní zátěže, s ohledem na nedoložení skutečné realizovatelnosti Bystrcké varianty komunikace 43 nevytváří podmínky pro výstavbu, nepředstavuje komplexní řešení dopravní koncepce a v rozporu s požadavkem na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů navrhuje řešení, které si vyžádá neúměrné finanční náklady.

Vymezení území dotčeného námitkou č.9

Koridor komunikace 43, ve všech jeho variantách.

Obsah námitky:

Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

Odůvodnění námitky:

Návrh AZÚR JMK vymezuje komunikaci 43 jako silnici I. třídy I/43. V odůvodnění AZÚR JMK se k tomuto uvádí: „Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami.

Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.“

Toto vymezení je ovšem v rozporu s příslušnými právními předpisy, podle kterých by se mělo jednat o dálnici II. třídy.

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.

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.

Zařazením komunikace 43 mimo kategorii „dálnic II. třídy“ se tak návrh dostává do rozporu s citovaným ustanovením zákona č. 268/2015 Sb., jakož i s evropskou úpravou transevropské sítě TEN-T, jejíž požadavky v silniční variantě nesplňuje.

V důsledku rozporu s příslušnými právními předpisy není možné vymezení „43“ jako silnici I. třídy, dálniční provedení je pak s vysokou pravděpodobností nerealizovatelné.

Vymezení území dotčeného námitkou č.10

Celé území kraje, zejména území, pro něž byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“.

Obsah námítky:

Porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR

Odůvodnění námítky:

Projednávání návrhu AZÚR JMK probíhá paralelně s projednáváním územního plánu města Brna (dále jen „ÚP Brna“). Jedná se o dva mimořádně náročné procesy, a to jak po odborné, tak časové stránce, proto je souběh přijímání těchto dvou územně plánovacích dokumentací krajně nevhodný. Jen textová část návrhu ÚP Brna má 2 843 stránek. Textová část návrhu AZÚR JMK pak čítá 1 404 stran. Souběhem procesu pořizování dvou takto mimořádně rozsáhlých a významných územně plánovacích dokumentací jsou vytvářeny neúměrné nároky na veřejnost, resp. na možnost její efektivní účasti v těchto procesech.

Současné projednávání ÚP Brna mělo být pořizovatelem AZÚR JMK vzato v úvahu a participativní fáze nastaveny tak, aby se nekryly. Nebylo-li možné se souběhu vyhnout zcela, pak měly být poskytnuty takové lhůty, aby veřejnost měla reálnou možnost zapojení do procesu přijímání obou dokumentací.

Návrh AZÚR JMK byl zveřejněn dne 7. 5. 2020. K doručení oznámení došlo dne 22. 5. 2020. Veřejné projednání bylo stanoveno na 9. 6. 2020. Námitky a připomínky je možné uplatnit do 16. 6. 2020. Pořizovatel se tak v zásadě drží minimálních zákonných lhůt, což je s ohledem na rozsah podkladů, jakož i paralelní projednávání územního plánu města Brna, zjevně neúměrné a neposkytuje dostatek prostoru pro seznámení se s návrhem a přípravu námitek či připomínek.

To platí o to více v mimořádné situaci, kdy se celé země potýká s důsledky pandemie, což bezesporu není doba, kdy by mělo docházet k projednávání zásadních plánovacích dokumentů. Formálním aspektem práva účastnit se řízení o návrhu územně plánovací dokumentace není předmět tohoto práva vyčerpán. Smysluplná a efektivní účast v tomto řízení o návrhu územně plánovací dokumentace nepochybně vyžaduje, aby bylo pro každého zájemce možné se zveřejněným návrhem

v dostatečném rozsahu věcně seznámit. K tomu musí správní úřad poskytnout lhůtu splňující nejen minimální požadavky zákona, ale skutečně přiměřenou. Lze v tomto směru poukázat na § 39 odst. 1 správního řádu, podle nějž „**Správní orgán účastníkovi určí přiměřenou lhůtu k provedení úkonu, pokud ji nestanoví zákon a je-li toho zapotřebí. Určením lhůty nesmí být ohrožen účel řízení ani porušena rovnost účastníků**“ (zdůraznění podatel). K otázce přiměřené lhůty lze podpůrně citovat z judikatury, např. z rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2009, č.j. 2 As 25/2009 – 63, kde je v bodě [20] uvedeno: „**Možnost vyjádřit se před vydáním rozhodnutí musí být reálná, což se týká především stanovení přiměřené lhůty pro vyjádření s ohledem na množství a náročnost podkladů. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 8. 2003, sp. zn. 7 A 198/2000, „(j)e-li správním orgánem stanovena nepřiměřeně krátká lhůta k nahlédnutí do spisu (§ 23 a § 27 spr. ř.), a v důsledku toho není reálné se v jejím rámci k obsahu spisu náležitě vyjádřit, zejména pro obsažnost a odbornou náročnost věci, jde o porušení procesního práva žalobce seznámit se s důkazy a vyjádřit se k nim (§ 33 odst. 2 spr. ř.)“.**

Dále je možno odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 3. 2019, č. j. 30 A 17/2017 – 400, kde je uvedeno: „**s ohledem na rozhodovací soudní praxi, která konstantně dovozuje, že přiměřenost lhůt pro procesní úkony účastníků je nutno vždy hodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména se zohledněním aspektů jako jsou obsažnost, odborná náročnost, vázanost na určitý proces apod. Délka lhůty by tak měla odpovídat složitosti předmětu řízení i obsáhlosti spisového materiálu. Jak v této souvislosti již dříve vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 17. 12. 2013, č. j. 8 A 135/2013 - 38: „Jestliže se jedná o poměrně složitou věc, je nepochybně potřeba, aby tomu odpovídala i délka doby, která je stanovena účastníkům, případně dalším osobám (...).“**

Současně lze poukázat i na § 8 odst. 1 správního řádu, podle nějž „**Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby.**“ Krajskému úřadu nepochybně bylo známo, že a v jakých lhůtách probíhá projednávání návrhu ÚP Brna, protože v tomto procesu vykonává pravomoc nadřízeného orgánu územního plánování. Krajský úřad však tuto skutečnost nijak nezohlednil.

Diskutabilní je i vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potencionálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi a dochází tak k vytváření sociální a generační nerovnosti v možnosti účasti na projednání.

V této souvislosti podatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526v němž se mj. uvádí, že, „**Již sám termín „projednání“ z hlediska sémantického předurčuje, že obsahem tohoto jednání by neměl být výhradně monolog pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, nýbrž právě vzájemný dialog mezi těmito subjekty a dotčenými orgány na straně jedné a veřejností na straně druhé.**“ Plnohodnotným naplněním požadavku na „dialog“ veřejnosti s úředními osobami stěžuje situace, kdy se jedním komunikačním kanálem, např. nadiktováním dotazu přes telefonní linku a někdy ve zcela jiném čase někdo na dotaz odpovídá. Skutečný dialog je založen na možnosti na odpověď úřední osoby nebo zpracovatele dokumentace např. také reagovat doplňujícími otázkami.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl: „**Transparentní slyšení osob reprezentujících veřejnost přispívá k identifikaci veřejnosti s produktem rozhodovacího procesu, v tomto případě s vydanými zásadami územního rozvoje. Mezi znaky regionální samosprávy, jakož i demokratického právního státu v širším smyslu, zajisté patří možnost veřejné artikulace sporných názorů, předkládání alternativních návrhů k většinovým stanoviskům a kontrola výkonu veřejné správy občanskou společností. Právě přítomnost veřejnosti na veřejném projednání nutí pořizovatele, resp. zpracovatele územně plánovací dokumentace, vysvětlovat a zdůvodňovat zaujaté směry rozvoje daného regionu; je tak podporována kontradiktornost diskuse a svobodná výměna názorů a stanovisek za účelem hledání širší shody a případně i odstraňování nedostatků navrhovaného opatření obecné povahy [přiměřeně srov. nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 55/10 ze dne 1. 3. 2011 (80/2011 Sb.), <http://nalus.usoud.cz>].“ (zvýraznění podatel). Transparentnosti slyšení veřejnosti**

nelze docílit omezením občanů tím, že asynchronně nahrají / nadiktují do telefonu svůj dotaz a pak je v moci osoby řídící projednávání, který dotaz bude přečten a odpovídán.

NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že „Aby byl naplněn smysl a účel veřejného projednání při pořizování zásad územního rozvoje, je nutné nahlížet na tento institut prizmatem výše popsanych základních zásad činnosti orgánů veřejné správy, tj. především zásady veřejné správy jako služby veřejnosti, zásady vstřícnosti a slušnosti. **Nedodržení těchto požadavků a popření výše uvedených východisek (srov. body [629] - [631]) způsobuje vadu procesu přijímání zásad územního rozvoje, která by podle konkrétních okolností případu mohla mít vliv na zákonnost procesu pořizování dané územně plánovací dokumentace.**“.

Z výše uvedených důvodů rovněž veřejný ochránce práv ve svém sdělení ze dne 3. 6. 2020 spis. zn. 3439/2020/VOP/MH, které je pořizovateli k dispozici, uvádí, že se rozhodl se požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k Územnímu plánu města Brna.

Z věcného hlediska veřejný ochránce práv v citovaném dokumentu uvedl, že „stanovený termín veřejného projednání není s ohledem na rozsah dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK přiměřený, a to i ve vazbě na skutečnost, že aktuálně dochází k časovému překryvu projednávání dvou mimořádně rozsáhlých a důležitých územně plánovacích dokumentací v podobě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu nového Územního plánu města Brna“. Veřejný ochránce práv následně dospěl k tomuto závěru: „S ohledem na okolnosti daného případu (rozsah dokumentace, rozsah řešeného území, počet obyvatel, souběh s procesem pořízení nového Územního plánu města Brna) jsem dospěl k závěru, že by bylo vhodné termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK posunout tak, aby nezasahoval do období, kdy běží termín pro veřejné projednání návrhu Územního plánu města Brna, což je druhé největší město v České republice, proto i tato dokumentace je mimořádně rozsáhlá.“

Ani žádosti veřejného ochránce práv ovšem pořizovatel nevyhověl.

Vzhledem k výše uvedenému představuje způsob veřejného projednání návrhu AZÚR JMK zásah do práv dotčených osob na efektivní účast.

Závěry:

Na základě výše uvedených skutečností je podatel přesvědčen, že návrh AZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Při pořizování návrhu AZÚR JMK není možné vycházet z Územní studie, která přitom představuje hlavní a v zásadě jediný podklad návrhu AZÚR JMK, ačkoliv vykazuje zásadní chyby, pro které je nepoužitelná. Je nutné zpracovat Územní studii novou, ve které budou výše uvedené nedostatky napraveny.

Následně je nezbytné zpracovat nový návrh AZÚR JMK, který bude obsahovat všechny doposud zvažované koncepční varianty dopravního řešení, tedy i Optimalizovanou variantu komunikace 43 se severním obchvatem Kuřimi. Takto připravený návrh je pak nezbytné předložit k posouzení v procesu SEA a umožnit dotčeným subjektům, obcím a veřejnosti uplatňovat v řádném a zákonném procesu své připomínky a námítky. K výběru varianty je pak možné přistoupit až v návaznosti a na základě řádného a úplného posouzení všech variant řešení, ke kterým měly všechny dotčené subjekty dostatečnou příležitost se vyjádřit.

Při přípravě nového návrhu AZÚR JMK je pak zejména nezbytné sledovat a důsledně dodržovat tato kritéria:

- navrhovat řešení, která ulehčí dlouhodobě a nadlimitně zatíženým územím, a nebude do nich naopak zavlékat další dopravu,
- v AZÚR 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,

- provést celkové hodnocení dopravní koncepce, včetně zohlednění transevropské dopravy, a navrhnout ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů,
- navrhovat pouze řešení, u kterých bude dostatečně ověřena jejich realizovatelnost.

Vyhodnocení námitek:

Námítky č. 1 a 4.1., nezákonnost postupu pořízení návrhu AZÚR JMK, zejména výběru variant komunikace 43 a neposouzení všech relevantních variant řešení, se zamítají.

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této Námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

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.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brna a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich

možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K námitce, že *nebyly ostatní varianty podrobeny dalším procesům a posouzením, včetně posouzení vlivů na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj území a k citovanému rozsudku k posuzování kumulativních a synergických vlivů* uvádíme, že součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví, které varianty posoudili v podrobnějším měřítku. Jak je správně uvedeno v námitce v citaci z rozsudku Krajského soudu 65 A 3/2017-931 nelze prosazovat dopravní koncepci, aniž by byly kumulativní a synergické vlivy posouzeny. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

K namítané *absenci vlastního posouzení výběru z obou koncepčních variant, resp. územních rezerv* uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva pouze umožnila prověřit varianty trasy silnice 43 v cca polovině délky v kraji. Právě územní studie umožnila komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv v ZÚR JMK 2016 byla zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně měl být podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

ÚS JMK byla využita jako podklad pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem. Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zdůvodněno v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK

viz Kap. G.4.1. *Dopravní infrastruktura*. Odůvodnění záměru silnice I/43 je popsáno v kap. *Konkrétní zásahy do koncepce silniční infrastruktury*. Pro větší přehlednost je přílohou odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn.

Závěrem uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze schválené Zprávy o uplatňování a její obsah a projednání probíhá v souladu s požadavky stavebního zákona.

Námítka č. 2, vady územní studie, se zamítá.

Odůvodnění:

zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na uvedené materiály přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

O kvalitě „odborníků“ vypovídají informace zveřejněné na webu, z nichž je zřejmé, že tvůrci posudků mají kvalifikaci v jiných (zjevně i zcela jiných s územním plánováním nesouvisějících) oborech, než pro které prokazovali kvalifikaci a praxi členové zpracovatelského týmu. Např. RNDr. Alice Dvorská, Ph.D. není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na výše uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Byť se podatelem navrhovaná kritéria stanovená pro hodnocení jednotlivých variant vztahují k ÚS JMK, a nikoliv k návrhu ZÚR JMK, má pořizovatel za nezbytné na tento návrh obce reagovat. K navrhovanému kritériu maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace konstatujeme, že trasa „43“ 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.

Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede. Vzhledem k požadované problematice „43“ jsou naznačeny vztahy sever – jih – tedy vztahy

se severu – hranice sil/D 43 a jižní hranice kraje. To znamená všechny dopravní pohyby pohybující se přes dotčené území města Brna či aglomerace. Neobsahují tedy pohyby k dálnici D1 směrem na Prahu. Jednak z důvodu, že se jedná o zanedbatelné množství a jednak z důvodu, že je trasování tohoto vztahu vedeno mimo oblast Brna a aglomerace – což je logické vzhledem k délkám dopravní cesty.

Z předložených variant lze vyvodit tento závěr:

STAV 00 – 2020

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 100tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 750 voz/24hod což představuje 0,75 % všech vozidel na uvedených profilech

STAV 00 – 2035

- Veškerá doprava sever – jih musí projíždět systémem VMO (Žabovřeská a Tomkovo náměstí)
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 115tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1000 voz/24hod což představuje 0,90 % všech vozidel na uvedených profilech

STAV D3

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – jedno vozidlo
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 0,90 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1150 voz/24hod, což představuje 4,8 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV D6

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a obě trasy VMO – cca ve shodném poměru 1/3
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 118tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1375 voz/24hod, což představuje 1,16 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Boskovická brázda“ vykazuje intenzitu 9,5tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 530 voz/24hod, což představuje 4,4 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S1

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 0,96 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 26tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 1190 voz/24hod, což představuje 4,6 % všech vozidel na uvedeném profilu

STAV S10

- Veškerá doprava sever – jih využívá trasu D43 a minimálně pak systém VMO – dvě vozidla
- Celková intenzita dopravy na těchto dvou profilech je cca 124tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 0,80 % všech vozidel na uvedených profilech
- Profil „Bystrc – obora“ v úseku mimo tunelový úsek vykazuje intenzitu 24tis voz/24hod
- Celkový počet tranzitu je 980 voz/24hod, což představuje 4,1 % všech vozidel na uvedeném profilu

Z uvedeného je patrné, že podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1 %

z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5 %. V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5 % z celkového počtu vozidel na daném profilu.

Ve vztahu k možnosti požadavků vztahujícím se k 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.

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 nepřijatelné. 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.“

K dlouhodobému překračování limitů znečištění ovzduší pořízovatel k tvrzení podatele uvádí a dokládá, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

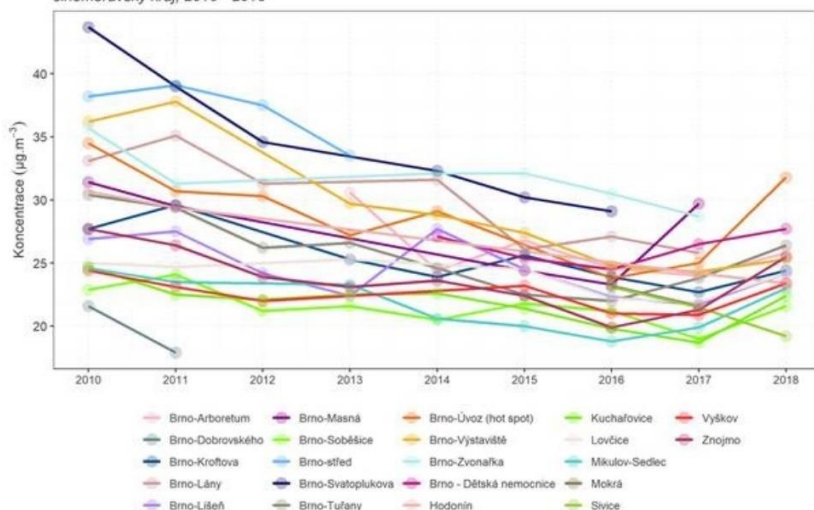
- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemska,

- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

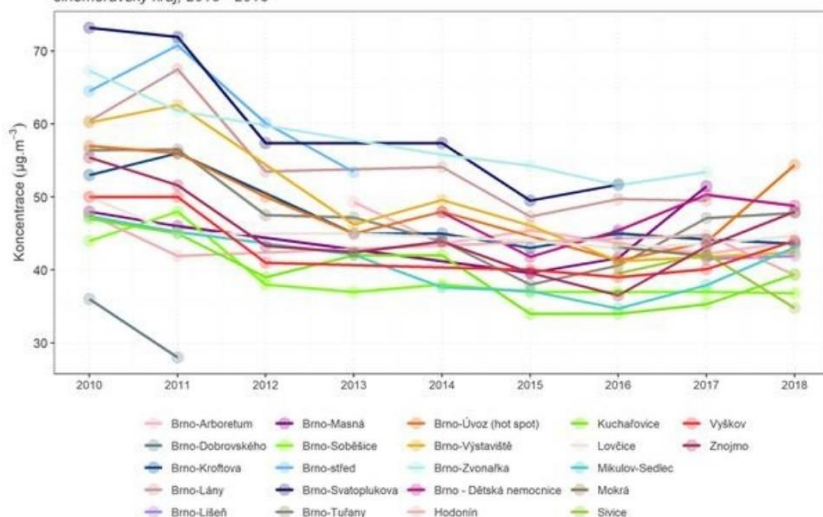
Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese - <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek -

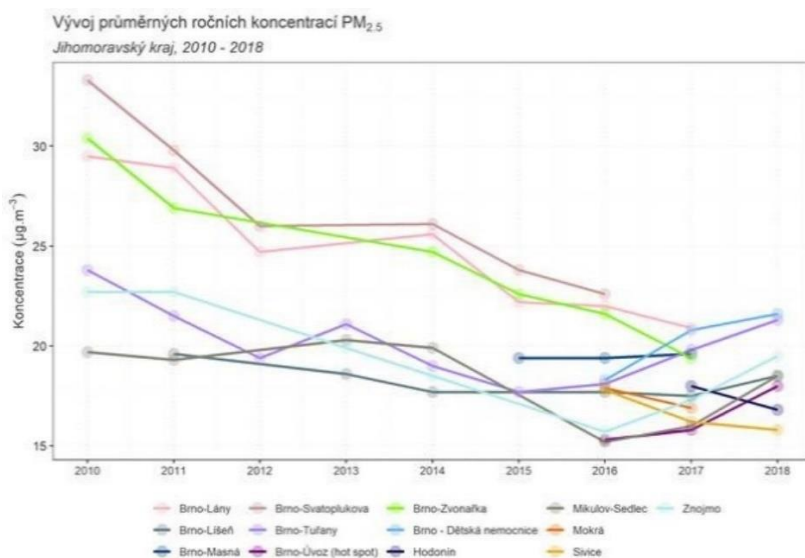
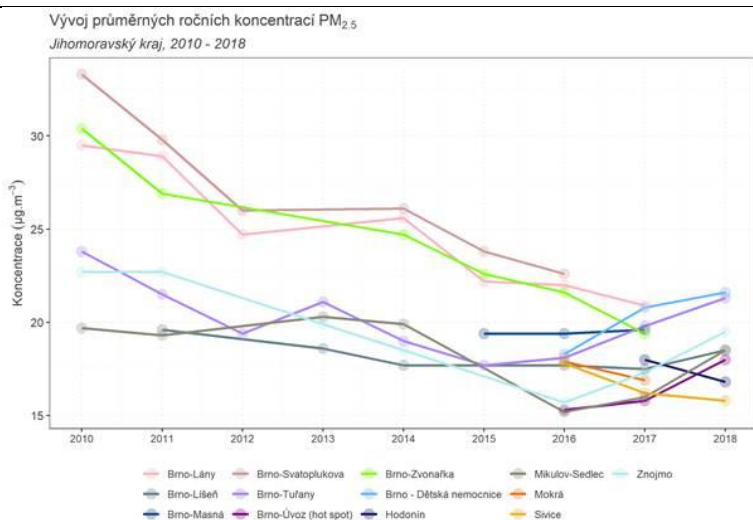
Jen pár grafů pro ilustraci –

Vývoj průměrných ročních koncentrací PM_{10}
Jihomoravský kraj, 2010 - 2018



Vývoj 36. nejvyšších denních koncentrací PM_{10}
Jihomoravský kraj, 2010 - 2018





V závěru dokumentu vyhodnocení jsou přehledné závěry pro jednotlivé zneč. látky a jejich vývoj od roku 2010 do 2018.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM_{10}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} .
- Imisní limit pro denní koncentraci PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.

- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde

nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několikrát, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10} , imisní limit pro průměrné roční koncentrace těže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v hustě osídlených územích, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014–2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládá na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací

znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 tomu, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřipustná, 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 výše uvedeného je zřejmé, že podatelem navrhovaná kritéria pro hodnocení v ÚS JMK jsou bezpředmětná.

K pojmu dopravní účinnost uvádíme, že jde o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Tedy jaký účinek na území bude mít např. vložení určité nové silnice na okolní infrastrukturu a tím i území. Tento účinek může být pozitivní ale i negativní. Jelikož se jedná o hodnocení dopravních účinků, tak se používá pojem dopravní účinnost. V případě sledování/hodnocení trasy komunikace 43 lze jednoznačně stanovit jaké dané účinky jsou. Příkladem je například chování dopravního proudu při nerealizaci nové trasy 43, nebo realizaci v jedné ze dvou nových sledovaných trasách či dokonce v jejich kumulaci. Každá z těchto variant vykazovala jiné dopravní účinky/dopady – proto dopravní účinnost – na Velký městský okruh. A dopravní intenzity mají opět účinky/dopady na vnitřní systém města Brna. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky např. charakter a skladbu dopravního proudu. Jde o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území.

K názoru podatele, že dopravní modelování nebylo provedeno dostatečně uvádíme, že pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit Dopravní model JMK, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové

dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK. K neposouzení celé dopravní koncepce Jihomoravského kraje upozorňujeme, že dopravní modelování bylo zpracováno k ZÚR JMK 2016 i přes to, že dopravní modelování není povinnou součástí ZÚR.

K údajně nedostatečnému dopravnímu modelování uvádíme, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Model výhledových zahrnuje uvedené koridory v „Námitce“ – tedy zařazení komunikace 43 do vedlejší sítě TEN-T a realizaci dalších dopravních staveb na území České republiky, které mohou dopravní síť, resp. dopravní zatížení v JMK ovlivňovat. A právě proto, že byl takto důkladně udělán rozbor vnějších vztahů na dopravní síti, lze vyvodit závěry o charakteru komunikace 43 z hlediska velikosti a podílu tranzitující dopravy předmětným územím. Z podkladů dopravních modelů lze vyvodit závěry, dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.

K nerealizovatelnosti Bystrcké varianty 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. 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. Dokumentace SEA tedy dokládá realizovatelnost záměru.

Námitka č. 3, nedodržení požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Ze Zprávy o uplatňování vyplývá, které varianty budou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zpracovávány, a to varianty D3 a S1, které vzešly jako nejvýhodnější varianty z variant prověřovaných v ÚS JMK a varianta S10 tzv. „Poučená“, která vychází z poznání, že žádná z variant prověřovaných v ÚS JMK neobsahuje dohromady všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku a rozptylu, obsluhy území jeví jako vhodnější. Složení varianty S10 proto vychází ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti nahrazuje vhodnějšími.

Stanovisko MŽP vydané ke Zprávě o uplatňování bylo pořizovatelem respektováno. K požadavkům MŽP sdělujeme, že řešení bylo prověřováno ve variantách a všechny případné varianty dopravních koridorů obsažené ve Zprávě o uplatňování 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.

K interpretaci obce stanoviska MŽP ke Zprávě o uplatňování uvádíme citaci stanoviska:

„MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a ve Zprávě uvedeným návrhům na tuto aktualizaci.“

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je možné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

1. U všech nových či upravených opatření (návrhů) požadujeme vyhodnotit jejich vlivy na životní

prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí obsahovat **vyhodnocení vlivů všech vymezených (nových i upravených) ploch, koridorů, oblastí a os jednotlivě, a to na všechny složky životního prostředí. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu (zejména krajinný ráz), přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.**

2. 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. **V případě variantního řešení vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv na zájmy ochrany přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejvhodnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit jejich zařazení do aktualizace.**

Z uvedeného je zřejmé, že MŽP jako dotčený orgán uplatnilo svoje stanovisko ke Zprávě o uplatňování a k variantám A1 ZÚR JMK, nikoliv k územním rezervám ze ZÚR JMK.

Podatelem uváděné první body požadavků stanoviska MŽP jsou obecnými požadavky na zpracování k A1 ZÚR JMK k nově vymezovaným plochám a koridorů. Poslední bod není požadavkem, ale je vytržen z odůvodnění stanoviska *Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí* bod 2. *Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:* b. následuje uváděný text.

K citovanému rozsudku 1 Ao 7/2011-526 uvádíme, že MŽP ve svém stanovisku nevznese konkrétní požadavek na zpracování dalších variant silnice D43/S43 k variantám požadovaným Zprávou o uplatňování (D3, S1, S10). Ze stanoviska MŽP nelze dovozovat, že je nutné posoudit variantu v boskovické brázdě, tj. Optimalizovanou variantu, která byla vymezena formou územní rezervy v ZÚR JMK. Nelze se tak ztotožnit s názorem obce, že nebyly respektovány požadavky MŽP. Naplnění požadavků si MŽP hodnotí v jednotlivých fázích projednání a dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku k možnosti překračování zákonných hygienických limitů viz vyhodnocení Námitky č. 2.

K domnělému neposouzení kumulativních a synergických vlivů včetně stanovení opatření viz vyhodnocení Námitky č. 1.

Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů viz kap. A.6.3.5. a A.10. dokumentace SEA.

Námitka č. 4.2., nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – obcházení zákona, se zamítá.

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní

prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016.

Není tedy pravdou, že nebylo provedeno řádné samostatné vyhodnocení v dokumentaci SEA k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, jak tvrdí podatelé.

Námítky č. 4.3. a 6.1., nedostatečné hodnocení a neprověření realizovatelnosti navrženého řešení a nemožnost splnění veřejnoprávních limitů v případě realizace Bystrcké varianty a nesprávnost požadavku „nadstandardních opatření“, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl použit při hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

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.

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 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. Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standardní stupnice: - 2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování.

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

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

detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

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

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

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.

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: *“Pokud navrhovatelé zdůrazňují, že zvolené řešení zavléká do urbanizovaných oblastí další dopravu, považuje krajský soud za nutné uvést, že celé okolí statutárního města Brna, o něž navrhovatelům jde, je oblastí poměrně hustě osídlenou. V logice zvoleného řešení jde o to odvést dopravu z oblasti nejvíce urbanizované, tedy z oblasti území Brna. Proto se podle niterného přesvědčení zdejšího soudu žádný potenciální záměr dopravní koncepce nemůže vyhnout tomu, že minimálně v určitých místech trasy těchto silničních koridorů bude zvýšeno riziko ohrožení zdraví obyvatelstva a kvality životního prostředí. V místech napojení těchto velkých dopravních staveb pak logicky a nevyhnutelně vzniká vyšší koncentrace emisí a hluku. Podstatné je, aby zvolené řešení tendovalo k eliminaci či maximálnímu možnému snížení těchto rizik, což je z odůvodnění ZÚR JMK poměrně jasně patrné. Krajský soud se může ztotožnit s tím, že zvolené řešení není bez negativních dopadů, nicméně nemá za to, že odpůrce svévolně a bez racionálních důvodů pouze jako určité „politikum“ vybral scénář C, jak se snaží tvrdit navrhovatelé. Na druhé straně krajský soud připomíná, že na úrovni zásad územního rozvoje jsou rozhodnutí krajské samosprávy o územní regulaci území kraje vždy činností „politickou“ a jsou výrazem autonomie svěřené státem vyšším územním samosprávným celkům ve smyslu čl. 8, 100 a 104 Ústavy ČR.*

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.“

Ke spekulaci podatele o nerealizovatelnosti 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 uvedenému doplňujeme, že dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č.j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „ ... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. 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.“

Podatel uvádí, že Optimalizovaná varianta je „nadstandartní“ protože je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Toto je zcela zavádějící tvrzení. Vzhledem k hustotě osídlení je nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou. Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim. Stejně jako u varianty vedené v bystrcké stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a ŽP.

Námítky č. 5, 5.1. a 5.2., vady stanovisek KHS a MŽP, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítky ke stanoviskům bereme na vědomí.

Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu.

Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel.

K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námítky č. 3.

MŽP ve svém stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to dílem poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě

nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námitky 2.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námitka č. 6.2., další konflikty v území, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše 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. Realizovatelnost záměru byla v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK prokázána.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Co se týče regionálního biokoridoru RBC 230 – Holedná projektant se zabýval dopady záměru na tento biokoridor viz hodnotící tabulky SEA.

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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střešníček pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střešníček pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.“*

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační jak uvádí podatelé.

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.

Námítka č. 6.3., nedostatečné řešení napojení na další silniční síť, se zamítá.Odůvodnění:

Požadavky na řešení souvislostí MÚK Troubsko, propojení MČ Bystrc a Bosonoh, napojení komunikace 43 na MČ Bystrc, řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdojovice jsou podrobnosti řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

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

ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem vymezují pro záměry plochy a koridory, a to v měřítku 1 : 100 000 (1 mm na mapě = 100 m). V územním plánu budou následně plochy a koridory zpřesněny (zúženy) v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Přesná plocha a technické řešení MÚK bude známa až v rámci navazujících řízení.

Dopravní tok Vídeň – Praha po D1 je vyřešen v ZÚR JMK, řešení je promítnuto do záměru DS10, kterým je koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb.

Námítky č. 6.4. a 6.5., nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a vhodnost Optimalizované varianty a její nedostatečné posouzení, se zamítají.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov – Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-

Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Platná PÚR ČR s respektováním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T vymezuje koridory dopravní infrastruktury republikového významu a ZÚR JMK následně jejich vymezení upřesňuje.

K dopravnímu modelování uvádíme, že se jedná o obor, který se snaží v co největší možné míře navodit budoucí stav odpovídající realitě. U modelování je z jeho povahy vyloučeno, aby bylo zcela přesně předpovězeno. Z toho však nelze dovozovat, že jeho vyhodnocení je neodpovídající a nerealistické.

Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 k dopravnímu modelování uvedl cit.: „...Podle zdejšího soudu je nutné k samotné modelaci uvést, že je vždy obtížné předvídat rozvoj v období následujících 15 – 40 let a je podle soudu zcela pochopitelné, že se jednotlivé modely ve svých údajích rozcházejí. Také je třeba uvést, že je v dnešní době rychlého pokroku velmi těžké odhadnout, jestli vozidla v roce 2035 budou opravdu takovou zátěží pro životní prostředí jako v současnosti (ve smyslu mobilních zdrojů znečištění ovzduší), a to z důvodu intenzivního rozvoje alternativních pohonů (nejen rozmachu elektromobilů), ale také s ohledem na stálý legislativní i společenský tlak na snižování emisí u konvenčních motorů produkovaných v silniční dopravě [srov. např. nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů]...“

K vyvedení tranzitní dopravy konstatujeme, že trasa „43“ 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. Podrobněji k tranzitní dopravě viz vyhodnocení Námitky č. 2.

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Dále nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci 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 bystrickou výrazně nižší.

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

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

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

varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7, nevhodné řešení obchvatu Kuřimi, se zamítá.

Odůvodnění:

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Podrobněji k výběru variant ve vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Podatel nesouhlasí se severním obchvatem Kuřimi a uvádí, že *severní obchvat umožňuje zachycení veškeré tranzitní dopravy*. Toto tvrzení však nikterak nedokládá. K tomu uvádíme, že na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. 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.

K dalším obavám obce k trasování obchvatu na k.ú. města Kuřim nutno dodat, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat.

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. Dokumentace SEA dokládá, že se projektant posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Jánem zabýval a navrhl opatření s ohledem na tuto lokalitu. Rovněž se zabýval dotčením přírodního parku Baba a přírodní památky Šiberná.

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 bodech b) až e).

V bodě c) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 pro jižní obchvat Kuřimi s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na OP PP Šiberná, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat vliv na krajinný ráz.*

V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS45 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 bodě e) je uvedeno *Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi.*

K namítanému *nevyhodnocení vlivu velké mimoúrovňové křižovatky v napojení na stávající komunikaci I/43* uvádíme, že v dokumentaci SEA je hodnocen koridor záměru, jehož součástí jsou navrhované MÚK.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky

řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 8, rozpor návrhu AZÚR s cíli a úkoly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatel při posuzování rozporu s cíli a úkoly územního plánování vychází z údajného neproověření realizovatelnosti dopravní koncepce v ZÚR JMK, zavlékání tranzitní dopravy do řešené oblasti a z absence konkrétních a dle jeho názoru neproveditelných opatření. Dále spekuluje o větší finanční náročnosti zvoleného řešení oproti variantě Optimalizované. Jedná se o domněnky podatele, které nejsou doloženy.

Návrh A1 ZÚR JMK vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu, komplexně řeší účelné využití a prostorové uspořádání v podrobnosti zásad územního rozvoje dle stavebního zákona. Dle § 36 odst. 3 Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území **nesmí** obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z podání obce jsou zřejmé požadavky nad tento rámec (dodržování zákonných limitů atd.). Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

K výběru varianty silnice I/43, údajnému zavlékání tranzitní dopravy a k úkolům ZÚR stanovit základní požadavky na účelné využití území jsme se vyjádřili v předcházejících bodech podání.

K údajnému zavlékání tranzitní dopravy doplňujeme, 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 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 podateli zmiňovanému komplexnímu řešení dopravní koncepce uvádíme, že v ZÚR JMK 2016 byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Podrobněji vyhodnocení námitek 1 a 4.1.

Tvrzení o dlouhodobém překračování nejvyšších přípustných limitů území, a to konkrétně znečištění ovzduší se nezakládá na skutečném stavu znečištění ovzduší, tak, jak je popsáno výše ve vypořádání Námítky č. 2. Stejně tak je účelovým podsouváním tvrzením, že za znečištění ovzduší může doprava jako hlavní zdroj. **Z emisních analýz ČHMÚ je zřejmé, že silniční doprava není největším znečišťovatelem (emitentem) znečišťujících látek do ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečišťování ovzduší je lokálním vytápění domácností, které produkuje (59% emisí PM₁₀, 74,3% emisí PM_{2,5}, 98,3% emisí BaP, 8,3% NO_x)**

V rámci územní studie budou prověřeny všechny kapacitní dopravní komunikace, tak jak jsou uvedeny v opatření AB1 Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO –

„Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.

Nadřazený komunikační systém města tvoří Velký městský okruh (VMO) a soustava radiál. Vzhledem k tomu, že významná část VMO není dobudována, chybí ve městě Brně kapacitní propojení severní a jižní části Jihomoravského kraje včetně zajištění dostupnosti nadřazené silniční sítě z obcí okresu

Blansko a severní části okresu Brno-venkov. Z hlediska ochrany ovzduší je rozhodující především dokončení podstatných částí VMO v co nejkratší době. Proto je nutno soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace VMO.

Další plánovanou stavbou, která se může významně podílet i na snížení dopravy ve městě Brně, je rychlostní silnice R43. Silnice by měla být plně integrována do komunikačního systému města a vytvořit tak atraktivní spojení v podobě západní rychlostní silnice. Pro snížení imisní zátěže jižní části města je pak žádoucí realizovat rovněž komunikace v jižním resp. jihozápadním směru.“

Úvaha podatele vychází z domněnky, 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. 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.

Oxidy dusíku korelují s intenzitou dopravy – pokud vše pojede centrem Brna, budou zde překračovány limity, pokud tranzit pojede mimo centrum Brna, je velká pravděpodobnost, že koncentrace NOx poklesnou. O korelaci koncentrací oxidů dusíku a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} s dopravou je kapitola v dokumentu ANALÝZA KVALITY OVZDUŠÍ VE VZTAHU K JEDNOTLIVÝM ÚZEMNÍM CELKŮM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE (Mgr. R. Skeřil, Brno, červen 2017, online - http://zurka.cz/download/zaloba/Analiza_kvality_ovzdusi_JMK_2017_Skeril.pdf).

Jako důkaz o vlivu plynulosti provozu na snížení emisí do ovzduší i při vysoké intenzitě silniční dopravy je možno použít studii „Šíření znečišťujících látek ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (http://zurka.cz/download/zaloba/Sireni_kolem_komunikaci_2017_Skeril.pdf). Měření provádělo ČHMÚ ve spolupráci s okolními obcemi a Ministerstvem životního prostředí. Z této studie vyplývá, že zvýšené koncentrace jsou měřeny pouze přímo u samotné komunikace, již po 30 m dochází k výraznému poklesu škodlivin. Zároveň se ukázalo, že ve srovnání koncentrací jsou v blízkosti dálnice dosahovány obdobné koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}, jako u pozadových pražských lokalit, zatímco pražské dopravní stanice v centru města dosahují vyšších hodnot koncentrací. **To opět podporuje teorii, že na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.** Tato studie byla připravena na základě reálných měření a reálně naměřených dat ve všech ročních obdobích, jde tedy o to nejlepší, co z hlediska šíření škodlivin v ovzduší máme k dispozici.

A současně tak platí zásada (viz § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.), že při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší lze realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže nad úroveň stanovenou platnými imisními limity.

Podrobněji k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší viz vyhodnocení Námitky 2.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty a nákladů na opatření nezbytné pro realizaci.

Námítka č. 9, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazené zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 10, porušení participačních práv při projednávání návrhu AZÚR, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednána. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK

a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za nepodložený.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít Námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za neopodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

K ingerenci veřejného ochránce práv ve věci odložení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK lze uvést následující. Veřejný ochránce práv se věcí zabýval na základě podnětu

právní osoby. Na základě jejího podnětu neshledal důvody k zahájení šetření ve smyslu § 14 zákona č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na působnost veřejného ochránce práv a způsob jeho činnosti, jak je stanovena citovaným zákonem, je důvodné interpretovat tuto skutečnost tak, že shledal postup KrÚ JMK v dané věci v souladu se zákonem a s principy dobré správy.

Přesto se obrátil na KrÚ JMK s tím, že přesto, že neshledal důvody k zahájení šetření, považuje důvody uváděné podatelem pro odložení termínu veřejného projednání jako „zřetele hodné“. KrÚ JMK podání veřejného ochránce práv pečlivě posoudil. Po posouzení nicméně shledal (jak je podrobně uvedeno výše), že lhůta pro seznámení veřejnosti s obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání odpovídá § 39 odst. 1 stavebního zákona; v případě veřejného projednání návrhu Územního plánu města Brna (se kterým se díky pandemii COVID-19 dostalo veřejné projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do částečného časového souběhu), byla zákonná lhůta podle § 52 odst. 1 stavebního zákona rovněž dodržena, resp. několikanásobně překročena.

Rovněž pokud jde o zvolenou distanční formu neshledal KrÚ JMK právní ani faktické důvody k přehodnocení svého postupu. Distanční forma byla zvolena s ohledem na pandemii koronaviru SARS-CoV-2, která byla vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací. KrÚ JMK byl nucen v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu následně odložit vyhlášení termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Po zlepšení epidemiologické situace a po ukončení nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání na 09.06.2020 a zvolil distanční způsob veřejného projednání. Zvolený způsob zajišťoval, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Krajský úřad se pro tento postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska zákona; naopak případná nečinnost mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. Stanovený způsob veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK KrÚ JMK (distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky) pokládá s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru za přiměřený. Zvolený způsob zcela zachovával možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě.

S ohledem na uvedené KrÚ JMK v odpovědi veřejnému ochránci práv konstatoval, že neshledal právní ani faktické důvody ke změně svého postupu. Veřejný ochránce práv poté tyto důvody označil rovněž jako „zřetele hodné“. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se rozhodl veřejný ochránce práv vysvětlení ředitele KrÚ JMK ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

K podáním doručeným KrÚ JMK před zahájením veřejného projednání, které požadovaly zrušení veřejné vyhlášky, již byl oznámen termín a forma veřejného projednání, KrÚ JMK pro úplnost ještě uvádí. Z důvodů uvedených výše KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod, na jehož základě

by tato podání mohla být považována za opodstatněná. I pokud by však hypoteticky dospěl k opačnému názoru, nebylo by na základě těchto podání ze dne 4.6. a 5.6. ani technicky možné veřejné projednání zrušit, a to z časových důvodů. Neboť eventuelní veřejná vyhláška, kterou by to bylo nutné stávající termín veřejného projednání zrušit, by nemohla být účastníkům veřejného projednání včas doručena (neboť za doručenou se podle § 25 správního řádu považuje až patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desku).

K posunutí termínu veřejného projednání však KrÚ JMK neshledal žádný právní či faktický důvod.

S ohledem na uvedené je třeba konstatovat, že možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit projednání veřejného projednání zůstala zcela zachována.

L.1.21. Obec Zakřany

Poř. číslo	O 642	Datum	03.06.2020 08.06.2020 10.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 76367/2020 JMK 78527/2020 JMK 80044/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Zakřany / 584185			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Milan Veverka, starosta obce			
Adresa / sídlo		Zakřany 7, 664 84 Zakřany					

Námítka

V návaznosti na plánované veřejné projednání návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje Vám tímto sděluji za Obec Zakřany připomínky k části tohoto návrhu dotýkající se naší obce, které se konkrétně týká vymezení koridoru pro přeložku silnice „I/23 Rosice – Zakřany“.

Již v minulosti v rámci projednávání variant řešení jižního obchvatu města Rosice jsme vznášeli námítky (nesouhlas) s navrhovanou přeložkou silnice I/23 v území obce Zakřany v těsném sousedství zástavby obce.

Obec Zakřany nesouhlasí s navrhovaným řešením koridoru přeložky silnice I/23 v blízkosti zastavěného území obce (ať již v původním návrhu v místě fotovoltaické elektrárny či v odsunutější variantě na hranici Babického lesa), jelikož takovým umístěním silnice by došlo zásahu do plánovaného využití tohoto rozvojového území obce, a to jak k účelům rekreačním, vybudování plánovaného domova pro seniory a výstavby bydlení navazující na současnou zástavbu obce.

Toto vedení by rovněž bylo v blízkosti stávající bytové zástavby obce, která by tak byla neúměrně zasažena hlukem i emisemi. V neposlední řadě by došlo k oddělení obce od přístupu do Babického lesa, jako nejbližší zeleně hojně využívané občany obce k rekreačním účelům a odpočinku.

Dalším důvodem vedoucím k nesouhlasu je zábor využívané zemědělské půdy, který souvisí i s přesunutím křižovatky //23 a 111/39411.

Z pohledu obce Zakřany přichází z výše uvedených důvodů do úvahy pouze varianta posunutí koridoru silnice I/23 hlouběji do Babického lesa, za předpokladu, že bude vůbec vyhodnocena nutnost řešení přeložky stávajícího vedení silnice I/23.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka, obec nesouhlasí s navrhovaným řešením koridoru přeložky silnice I/23 v blízkosti zastavěného území obce a požaduje posunutí koridoru silnice I/23 hlouběji do Babického lesa, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je součástí mezikrajského silničního tahu ve spojení Dráčov (D3) – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. „Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany“ (USB, spol. s r. o. Brno, 2015) prověřila dříve navržené přeložky podle aktuálních podmínek v území a komplexně posoudila dvě varianty severní a jižní. Jako mírně výhodnější byla vyhodnocena varianta jižní, která byla převzata jako územní rezerva do ZÚR JMK 2016 k dalšímu prověření.

Návrh řešení v návrhu A1 ZÚR JMK vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení obchvatu Rosic. Do modelování dopravy bylo v dané oblasti zahrnuto řešení dvou nosných komunikací, a to silnice I/23 ze západu a silnice II/394 z jihu na dálnici D1. Dopravní model předpokládá tzv. jižní obchvat Rosic a Zastávky na silnici I/23, a to od Vysokých Popovic po ulici Brněnskou (napojení současné silnice II/394). Vlivem obchvatu dochází k úbytku/přerozdělení intenzit dopravy ze „staré“ I/23 na „novou“ I/23 na celém průběhu Zastávky a Rosic. Jižní obchvat oproti severnímu obchvatu řeší dopravu komplexně nejen pro město Rosice, ale i pro obec Zastávka, a navíc je systémově spojen s řešením obchvatu Tetčic (II/394). Globální přínos do celého území je nesporně vyšší. Obchvat je veden mimo současná i výhledová urbanizovaná území – má tedy „extravilánový“ charakter. Podkladem pro vymezení koridoru DS44 byla „Technickoekonomická studie I/23 Rosice–Zakřany, přeložka“ (Linio Plan, s.r.o., 2018).

Návrh přeložky I/23 reaguje na úkol politiky územního rozvoje v kap. 7.4, v článku (195), kde se ukládá „prověření možností zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice (Zodpovídá: Jihočeský kraj, kraj Vysočina a Jihomoravský kraj)“.

Návrh A1 ZÚR JMK v bodě [38] vymezuje koridor silnice I. třídy I/23 Rosice – Zakřany, přeložku s obchvaty sídel ozn. DS44, včetně souvisejících staveb. V úseku MÚK Zbýšov/Babice u Rosic – Zakřany je vymezen koridor proměnlivé šíře 100–150 m. Koridor je veden na hranici s obcí Babice u Rosic, tedy v maximální možné vzdálenosti od zastavěného území obce Zakřany za současného respektování plochy Babického lesa.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 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 DS44 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.

U záměru DS44, který sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližuje k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací:

- Realizace koridoru DS44 je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Jako protihlukové opatření lze aplikovat např. protihlukové stěny, zemní valy aj. To se týká zejména úseků úrovně odpovídajícím zastavěnému území obcí Rosice, Tetčice, Babice u Rosic, Zbýšov a Zakřany. Konkrétní technické řešení těchto opatření bude navrženo v projektové dokumentaci záměru.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS44 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 DS44 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 DS44 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru

- s ohledem na minimalizaci rozsahu záboru PUPFL, minimalizaci vlivů na 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.
- Zajistit územní podmínky pro realizaci opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší, případně vyloučit nutnost uložení těchto opatření.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [39] do Úkolů pro územní plánování pod písmenem b) až d).

Tvrzení obce o oddělení obce od přístupu do Babického lesa, jako nejbližší zeleně hojně využívané občany obce k rekreačním účelům a odpočinku je v příkrém rozporu s požadavkem obce na posunutí koridoru silnice I/23 hlouběji do Babického lesa. Zpřístupnění Babického lesa pro rekreační účely je vzhledem k vedení koridoru po okraji lesa dle návrhu A1 ZÚR JMK technicky řešitelné.

K obavám obce ze záboru využívané zemědělské půdy uvádíme, že orgán ochrany ZPF neměl k vymezení přeložky silnice I/23 žádné výhrady.

L.1.22. Město Židlochovice

Poř. číslo	O 673	Datum	10.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 79942/2020
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		Židlochovice / 584282			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Jan Vitula, starosta města			
Adresa / sídlo		Masarykova 100, 667 01 Židlochovice					

Námítka

Vymezení území dotčeného námitkou:

k. ú. Vojkovice u Židlochovic a Hrušovany u Brna

DS 50 II/416 Vojkovice — Hrušovany, přeložka

Obsah námítky:

1. Přehodnotit umístění koridoru „DS 50 II/416 Vojkovice — Hrušovany, přeložka” vzhledem k ochraně vodního zdroje Vojkovice, jehož ochranné pásmo I. stupně se nachází v těsné blízkosti koridoru.

2. Umožnit v koridoru „DS 50 II/416 Vojkovice — Hrušovany, přeložka” realizaci přírodně blízkých opatření na řece Svratce (povodňový park)

Odůvodnění námítky:

Ad1. Vzhledem k současnému stavu ve vodním hospodářství, je vrt s pitnou vodou na území Vojkovic plně funkční a připraven zásobovat pitnou vodou oblast s cca 18000 tisíci obyvateli. Se znalostí místa se nám jeví velice nebezpečné postavit v blízkosti vodního zdroje s kvalitní pitnou vodou silnici, která vzhledem k tomu, že vede přes záplavové území bude muset být umístěna na pilotech, které mohou kontaminovat vodní zdroj.

Ad 2. Město Židlochovice má záměr realizovat v co nejširším měřítku plochy zeleně a vodních ploch

a podílet se na revitalizaci vodoteči v okolí města se záměrem ozdravení ovzduší, snížení prašnosti a teploty v letních měsících a zadržení vody v krajině. Koridor přeložky II/416 kříží řeku Svratku a území, kde má město v plánu realizovat protipovodňový park

Příloha: návrh povodňového parku

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna.

Námitka byla vyhodnocena následovně:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

V návrhu A1 ZÚR JMK je vymezen návrhový koridor pro přestavbu krajského tahu silnice II. třídy DS50 – DS50 II/416 Vojkovice –Hrušovany, přeložka. Současně je zrušena pro tento účel původně vymezená územní rezerva RDS25.

Řešení vychází z Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kde byl prokázán pozitivní přínos a efektivita propojení od plánovaného obchvatu Blučiny (DS32) k existujícímu obchvatu Hrušovan. Celé toto propojení pak funguje jako částečný obchvat Židlochovic a je součástí uvažované přeložky tahu silnice II/416 Blučina – Pohorelice. Zároveň pomáhá lépe převádět průjezdnou dopravu mezi dálnicemi D2 (MÚK Blučina) a D52 (MÚK Ledce).

Podkladem pro vymezení koridoru DS50 byla „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice II/416 v úseku Vojkovice – Hrušovany u Brna“ (HBH Projekt spol. s.r.o., 2013), kde byla trasa stabilizována v konečné poloze právě s ohledem na vodní zdroje. Vyhledávací studie HBH 2013 konstruovala trasu silnice tak, aby se vyhnula OP vodního zdroje právě na požadavek místních obcí. Tato trasa byla odsouhlasena městem Židlochovice v závěru studie i při znalosti vztahu zdroje a navržené trasy.

K návrhu A1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) je v kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* konstatováno, že vyjmenované záměry, mezi nimiž je i záměr DS50, zasahují na ochranná pásma vodních zdrojů II. stupně a vliv na vodní zdroje byl identifikován jako mírně negativní; z hlediska vlivu na odtokové poměry v území byly vyhodnoceny některé záměry z důvodu umístění do záplavových území včetně záměru DS50 hodnoceny jako potenciálně významně rizikové.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS50 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 koridor DS50 je akceptovatelný za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Z hlediska podzemních a povrchových vod je navrženo opatření „*V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na odtokové poměry a čistotu povrchových vod*“.

V SEA dokumentaci v kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS50 uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru DS50 s ohledem na zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF, minimalizaci vlivů na odtokové poměry a čistotu povrchových vod a zachování průchodnosti krajiny. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu A1 ZÚR JMK do bodu [66] do Úkolů pro územní plánování, které jsou určeny orgánům územního plánování k následnému zpřesnění v nástrojích územního plánování.

Dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany vodních zdrojů bude posuzováno ve vztahu ke konkrétnímu projektovému řešení v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměr), 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.

V prostoru, kde má město Židlochovice záměr realizovat protipovodňový park, dochází v ZÚR JMK k místnímu územnímu překryvu několika záměrů – protipovodňových opatření, ÚSES a silnice II. třídy. Realizace přírodně blízkých opatření na řece Svatce (povodňového parku) není návrhem A1 ZÚR JMK znemožněna, ze samotné podstaty věci však vyplývá, že všechny záměry je nezbytné vzájemně koordinovat, což bude možné teprve při prověření podrobnějšího technického řešení na úrovni studie či projektových dokumentací.

L.2. Námitky zástupců veřejnosti

L.2.1. Jana Pálková

Poř. číslo	ZV 01	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82428/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Jana Pálková (podpisy 3336 občanů)			
		Adresa / sídlo		[REDACTED]			

Námitky

- 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.
- 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 — Všechnovice — Skalička — Malá Lhota — Lysice.
- 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, všech obcí na trase a celého Brna.
- Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.
- 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.
- Požadujeme zrušit koridor D52 Mikulov — Pohořelice a D52/JT, které zavlékají tranzitní těžkou nákladní (kamionovou) dopravu do Brna i brněnské aglomerace, což pokládáme za nepřipustné.
- Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jihozápadní tangentu, a to i ve formě územní rezervy.
- Požadujeme změnu ZÚR JMK a vymezení obchvatu Znojma mimo území města.
- 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:

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 hlukosti 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. 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. 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.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 až 5, požadující nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a obcí a požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě a nesouhlasu s D43/S43 v trase přes Bystřici a s jižním obchvatem Kuřimi, **se zamítají**.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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 požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. 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 koridor v ZÚR JMK 2016. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice. Záměr komunikace „43“ je vymezena v PÚR ČR; vymezený koridor v ZÚR JMK 2016 zajišťuje návaznost na koridor vymezený v ZÚR Pardubického kraje. Z uvedených důvodů nelze záměr vypustit.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 potenciační 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu

stavebních dokumentací.

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). 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, 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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

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 nespátřuje 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. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. 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.

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO₂. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací

této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO₂) - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM₁₀ - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM_{2,5} - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- oxid siřičitý (SO₂) - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³

- benzen (BZN), B[a]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc.*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

i** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčené území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitu, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně

hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prokázán pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování 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. OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK**

a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítky č. 6 a 8, požadující zrušení koridoru D52 a vymezení obchvatu Znojma mimo území města, se zamítají.

Odůvodnění:

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.

Námítka č. 7, požadující vypuštění jihozápadní tangenty, se vyhovuje.

Odůvodnění:

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41). Tato výsledná varianta s jihozápadní tangentou neuvažuje.

Námítka č. 9, požadující úplné posouzení všech známých variant a nepřipustnost ÚS JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.”*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: *„Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhnout varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).*

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad

územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síť byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K ÚS JMK viz vyhodnocení námitek 1. až 5.

L.2.2. Martin Holemý

Poř. číslo	ZV 02	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82513/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Martin Holemý (podpisy 17 občanů)			
		Adresa / sídlo		[REDACTED]			
Námítky							
Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:							
1. Neprovedené posouzení všech rozumných variant							
Odůvodnění:							
Směrnice SEA, článek 5 požaduje posouzení všech rozumných náhradních řešení (alternativ). Toto nebylo provedeno. Měla být i z tohoto důvodu posouzena Optimalizovaná trasa 43 a severní obchvat Kuřimi.							
2. Nelze protiprávně slibovat „nadstandardní“ ochranná opatření (tunely, tubusy, podzemní stavby a aj,) bez odpovědnosti a reálného zhodnocení a vyčíslení výdajů.							
Odůvodnění:							
Toto je odbornými a odpovědnými zástupci JmK veřejně slibováno bez ohledu na výši investic. Státní investor nemůže vydat veřejné finance za cokoli, co není standardní, tj. v souladu s předpisy.							
3. Varianta komunikace č. 43 v trase „německá“ poškodí stávající zdroje pitné vody obcí Skalička a Všechnice.							

Odůvodnění:

Nebylo posouzeno možné narušení současně využívaných zdrojů pitné vody obcí Všechnovice a Skalička.

4. Neřešená varianta severního obchvatu v Kuřimi

Odůvodnění:

Bylo nesprávně vypuštěno řešení severního obchvatu a nahrazeno invariantním řešením jižního obchvatu. Negativní dopad jižního obchvatu Kuřimi na obytnou oblast Díly za sv. Janem je znám, kraj vlastní odpovídající podklady a ignoruje je. Stejně tak ignoruje, že doprava zůstane v obcích Lipůvka a Lažany bez vybudování plnohodnotných obchvatů, což řeší severní obchvat Kuřimi a trasa „optimalizovaná“.

5. Požadujeme, aby byla dodržena kontinuita územního plánování a aby v AZÚR byla řádně posouzena varianta D43 „Optimalizovaná“ ve verzi z roku 2016 (s doplněním z roku 2019), pro kterou je v platných ZÚR vymezen systém územních rezerv.

Odůvodnění:

Varianta D43 „Optimalizovaná“ je navržena jako obchvaty všech obcí na trase. Tím se zásadně liší od variant v trase „německé“, které mají na mnoha místech významné dopady na obytné oblasti.

6. Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, neboť přebírá tvrzení z chybné územní studie.

Odůvodnění:

K územní studii byla podána čtyři expertní hodnocení a další analýzy dokumentující její zásadní vady. KÚ JMK nesjednal nápravu. Specificky lze odkázat na vady hlukové studie. KÚ měl buď nápravu sjednat nebo jiným odborným hodnocením podané expertní hodnocení vyvrátit.

7. Varianta „Optimalizovaná“ pro D43 byla neoprávněně vyloučena.

Odůvodnění:

Dopis náměstka hejtmána z II/2020 potvrdil neposouzení této varianty. Jeho odůvodnění bylo expertně vyvráceno. Náměstek také přiznal, že se mýlil a že jiná podobná varianta neměla posunuto napojení na Kuřim 0 200 m, ale o2200 m. Náprava chyby nebyla sjednána.

8. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.

Odůvodnění:

Ze zákona byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1, 4, 5 a 6, neposouzení všech variant, požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě, neřešený severní obchvat Kuřimi, chybná studie a Zpráva o uplatňování, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zpracování dalších variant D43-I/43.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou

relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.*“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, k rozptylové studii a posouzení akustické části podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do

A1ZÚR JMK.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. 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. Projektant se posuzováním vlivu na lokalitu Díly za sv. Janem zabýval a navrhl opatření také s ohledem na tuto lokalitu.

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 bodech d) a e). 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.: „Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to až již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž

z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhopvat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které

budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Námítka č. 2, nelze slibovat nadstandardní opatření a vyčíslení nákladů, se zamítá.

Odůvodnění:

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 nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Závěrem lze konstatovat, že územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat vyčíslení výdajů.

Námítka č. 3, možnost poškození zdrojů pitné vody pro obce Všechnovice a Skalička, se zamítá.

Odůvodnění:

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). Koridor D41 silnice I/43 byl hodnocen viz oddíl A SEA. V kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* jsou popsány potencionální vlivy. Z vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant dotčením podzemních vod zabýval a došel k závěru, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování konkrétně požadavek na *minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně*.

Námítka č. 7, Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena, se zamítá.

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Projektantem nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 8, silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Nebory – Oldřichovice – Jablunkov – státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

L.2.3. Libor Dolák

Poř. číslo	ZV 03	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82599/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Ing. Libor Dolák (podpisy 457 občanů)			
		Adresa / sídlo		[REDACTED]			

Námítky

Věcně shodné připomínky a jejich odůvodnění:

1. Bylo-li rozhodnuto, že výběr trasy (obchvat vs. průtah Brna) měla určit územní studie s posouzením vlivů na zdraví obyvatel a na tuto studii bylo vynaloženo přes 20 milionů Kč, není možné, aby tato studie trpěla závažnými vadami, popsány v akustickém posudku Ing. Škarvady či Ing. Šnajdra. Rozhodnutí by mělo být apolitické, dopady hlučnosti a emisí jednoznačně definovány dle metodik a fyzikálních zákonů, včetně identifikace nadlimitních zátěží území a vyčíslení počtu obyvatel zde žijících. Trendy nárůstu/poklesu hlučnosti v daném území bez vztahu k hygienickým limitům nepředstavují hodnocení dopadů na lidské zdraví

Odůvodnění: Není možné, aby se z veřejných rozpočtů dotoval akustik, učící se vytvářet studie. Studie by měla prokazovat předpokládaný stav hlučnosti v území podél plánované trasy a jednoznačně dle zákonů řešit vlivy na zdraví občanů, tj. identifikovat místa s překročenými hygienickými limity spolu s počty takto zasažených obyvatel. Řešit vlivy nové komunikace plánované bez požadavků na dodržení limitů hlučnosti je pro AZÚR nepoužitelné a nic neříkající o dopadech na zdraví obyvatel. Taková chybná studie neposkytuje věrohodné podklady a nelze podle ní rozhodovat a provádět výběr variant. Schází takto i vyčíslení alespoň orientační ceny protihlukových opatření. Do výběru variant směřují vstupovat jen takové varianty, kde není pochyb, že zajistí splnění hygienických limitů. Pokud by někde měly být tunely, toto musí být doloženo a zobrazeno v grafických přílohách AZÚR.

2. Jednu z hlavních rolí v procesu AZÚR s výběrem výsledné varianty má orgán ochrany zdraví, a to dle vlivů na zdraví obyvatel. Je nutné, aby rozhodoval dle věrohodně a plně doložených posouzení dopadů na zdraví obyvatel a také aby nepřipustil absenci plnohodnotného posouzení synergických a kumulativních jevů, které se provádějí pouze v ZÚR.

Odůvodnění: Je-li vyjádřením orgánu ochrany zdraví, které vydává stanovisko, pouze papír nedokládající ani, že daná varianta dává šanci ji realizovat, a tedy schází kvalitně provedené hodnocení vlivů na zdraví a klíčovým podkladem je územní studie s mnoha identifikovanými a orgánem ochrany zdraví ignorovanými zásadními vadami v posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší, pak je vyloučeno, aby toto bylo označováno pořizovatelem za objektivní hodnocení a platné stanovisko. Nedošlo tedy ke splnění zákonné povinnosti orgánu ochrany zdraví.

3. Územní plánování musí sloužit i k účelu odstraňování území s nezákonným překročením hygienických limitů. Tj. vydal-li stát stamiliony na odstranění nadlimitní hlukové či emisní zátěže v oblasti jihu Brna, přitom doposud ani nesnížil hlučnost a emise škodlivin pod hygienické limity, není možné dále do těchto míst plánovat další zavádění dopravy a tuto nadlimitní zátěž v daném území konzervovat navždy.

Odůvodnění: V jižní části Brna jsou území doposud, kde není splněn hygienický limit hlučnosti. Je známo, že tento nadlimitní stav je po 20 let omlouván neřešenou starou hlukovou zátěží, opakovaným vydáváním časově omezených povolení či dokonce zde je nezákonný stav, který orgán ochrany zdraví neřeší. Nejsou-li zde kraj, stát a město Brno za 20 let, a to i při realizaci protihlukových opatření za mnoho milionů, schopny splnit prostřednictvím správců komunikace docílení hygienických limitů, je nutné přistoupit k daleko razantnějším opatřením, a to opatřením územně

plánovacím. Koridory pro nové komunikace musí tedy být vymezeny tak, aby hygienické limity bylo možné naplnit

4. Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezáváděla 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

5. Požadujeme, aby se kraj stal řádným hospodářem a prosazoval takovou variantu 43, která je i ekonomicky pro obyvatele a kraj výhodná, tj. aby zbytečným zavlékáním dopravy do obydlených oblastí nesnižoval cenu nemovitostí v těchto oblastech a nenavrhoval k realizaci takovou variantu 43, která na protihlukových ochranách v oblasti města způsobí, že tato varianta bude doslova násobně dražší než varianta tvořící severozápadní obchvat brněnské aglomerace. Bylo povinností kraje podle stavebního zákona prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Odůvodnění: Ekonomicky a z hlediska veřejného zájmu je nejvýhodnější ta varianta, která má nejmenší negativní vlivy na zdraví, nesníží hodnotu majetku v blízkosti bydlících občanů a nevyžaduje nákladná protihluková opatření. Standardním řešením pro tranzit je proto budovat obchvaty obcí, trasované zcela mimo obydlené oblasti. Tranzitní doprava nemá tedy být zavlékána do měst, což platí zejména pro kamionovou dopravu, ta nemá žádný důvod do města zajíždět, znamená snížení pohody bydlení, zvýšené zdravotní riziko i snížení ceny nemovitostí a násobnou cenu za protihluková opatření na dané komunikaci.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 3, vady ÚS JMK a odstraňování území s nezákonným překročením hygienických limitů, se zamítají.

Odůvodnění:

Námítka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci.** Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK

s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Hluková studie byla zpracovaná pro ÚS JMK, která byla jedním z podkladů pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Proto na ni nelze aplikovat hodnocení odpovídající požadavkům na dokumentaci pro územní řízení či dokumentaci EIA. Hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba umísťovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případně hlukové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

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

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

K tvrzení podatelů o překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)

- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM_{10}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} .
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice $PM_{2,5}$

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ Oxid dusičitý NO_2

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 .
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ **Benzo[a]pyren**

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhovač vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abraží vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 územně plánovací 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.

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat vyčíslení orientační ceny protihlukových opatření, která budou stanovena až v rámci povolování stavby.

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.

Námítka č. 2, vyjádření orgánu ochrany zdraví, se zamítá.

Odůvodnění:

Námítky ke stanovisku bereme na vědomí.

Podatelé vyslovují vlastní názor ke kladnému stanovisku dotčeného orgánu, které je pro pořizovatele závazné.

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námítky č. 4 a 5, požadujícím nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a obcí a prosazujícím ekonomicky výhodnou variantu 43, se zamítají.

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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. 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 přípravu 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). 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, 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, DS41-A a DS41-B 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 namítanému snižování cen nemovitostí zbytečným zavlékáním dopravy uvádíme, že 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.“

L.2.4. Pavel Škarvada

Poř. číslo	ZV 04	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82761/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Ing. Pavel Škarvada, Ph.D. (podpisy 372 občanů)			
		Adresa / sídlo					

Námítky

- 1. Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť 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 nepochybně 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.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1 až 3, chyby ÚS JMK, požadavek na vypuštění D43/S43 v trase Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc a Brno-Kníničky a nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C,

kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

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). 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, 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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace

„43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 , B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10} .

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3 % ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2 .

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM_{10}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} .
- Imisní limit pro denní koncentraci PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice $PM_{2,5}$

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ Oxid dusičitý NO_2

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 .
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 $\mu g/m^3$, imisní limit (IL) 200 $\mu g/m^3$
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 $\mu g/m^3$, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 $\mu g/m^3$, IL 40 $\mu g/m^3$
- částice PM_{10} - maximální denní koncentrace – 102,3 $\mu g/m^3$, imisní limit (IL) 50 $\mu g/m^3$
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 $\mu g/m^3$, IL 40 $\mu g/m^3$
- částice $PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace 15,3 $\mu g/m^3$, IL 25 $\mu g/m^3$
- oxid siřičitý (SO_2) - průměrná roční koncentrace 2,7 $\mu g/m^3$
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 $\mu g/m^3$, IL 350 $\mu g/m^3$
- benzen (BZN), B[a]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde

nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM_{10} je zde překračován několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10} , imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli citováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhové vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojivového obložení, abraží vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění

ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prokázán pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování 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.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořizována byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.”*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

L.2.5. Dana Vonková

Poř. číslo	ZV 05	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82793/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Dana Vonková (podpisy 1113 občanů)				
	Adresa / sídlo						

Námítky

- Požadujeme, aby byla dodržena kontinuita územního plánování a aby v AZÚR byla řádně posouzena varianta D43 „Optimalizovaná“ ve verzi z roku 2016 (s doplněním z roku 2019), pro kterou je v platných ZÚR vymezen systém územních rezerv.**
Odůvodnění:
 Tato varianta je navržena jako řádný obchvat všech obcí na trase. Tím se zásadně liší od variant v trase „německé“, které mají na mnoha místech významné negativní dopady na obytné oblasti.
- Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, neboť přebírá tvrzení z chybné územní studie.**
Odůvodnění:
 K územní studii byla podána Čtyři expertní hodnocení a další analýzy dokumentující její zásadní vady. KU JMK nesjednal nápravu. Specificky lze odkázat na vady hlukové studie. KU měl buď nápravu sjednat nebo jiným odborným hodnocením podané expertní hodnocení vyvrátit.
- Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena.**
Odůvodnění:
 Dopis náměstka hejtmána z 11/2020 potvrdil neposouzení této varianty. Jeho odůvodnění bylo expertně vyvráceno. Pan náměstek také přiznal, že se mýlil a že v jiné podobné variantě nebylo napojení na Kuřim o 200 m, ale o 2200 m. Náprava chyby nebyla zjednána.
- Vadné úkony zastupitelstva JMK.**
Odůvodnění:
 Zastupitelstvo přes varování navázalo na chybnou Územní studii, do pořizování ZÚR neoprávněně zahrnuje jen „Hitlerovu“ trasu 43 a chybně připustilo, že nebyl posouzen ani severní obchvat Kuřimi.
- Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.**
Odůvodnění:
 Ze zákona byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon o pozemních komunikacích byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní.
- Nepřiměřená lhůta na projednávání.**
Odůvodnění:
 Návrh AZÚR má cca 1500 stran. Toto je mimořádně velký dokument a bylo nutno stanovit přiměřeně delší lhůtu. Nebylo možné projednávat současně AZÚR a ÚP Brna. Dny za nouzového stavu nelze počítat do lhůty.
- Je nepřípustné vést transevropskou komunikaci přes Brno Kníničky.**
Odůvodnění:
 Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. Nelze protiprávně slibovat „nadstandardní“ opatření. To je v rozporu se zákonem. Hluk z mostu nebo i z výstupu z tunelu nad Kníničkami je nadlimitním vlivem.
- Nepřípustná je mimoúrovňová křižovatka u hranice Brna — Kníniček.**
Odůvodnění:
 Tato křižovatka je zdrojem nadlimitního hluku. Není ani funkční pro obyvatele Kníniček. Je to hrozba, že by doprava mohla při problémech na 43 zajíždět do Kníniček.

9. Byl ignorován návrh obchvatu Brna – Kníniček a návrh nové křižovatky u UNIHOBBY

Odůvodnění:

Pouze kombinace těchto dvou záměrů může vyřešit situaci v Kníničkách, žádáme o nápravu.

10. V Brně – Kníničkách jsou navržena nevhodná protipovodňová opatření.

Odůvodnění:

Způsob protipovodňové ochrany je znám a byl projednán v architektonické studii, kterou kraj vlastní. Požadujeme toto citlivé a vhodné řešení, nikoliv vybagrování Dolních Luk.

Poznámka k bodu č. 3: V tomto bodě došlo při uvedení data dopisu náměstka hejtmána k chybě psaní — na některých listech je uvedeno datum 11/2020, na některých listech je uvedeno datum 11/2019. Z kontextu je zřejmé, že se jedná o známý dopis (sdělení) náměstka hejtmána z **11/2018**.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námitka č. 1, požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě, **se zamítá.**

Odůvodnění:

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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního

zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplyvá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Námítky č. 2 a 4, Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, chybná ÚS JMK a vadné úkony zastupitelstva JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Námítka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.*“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Hluková studie byla zpracovaná pro ÚS JMK, která byla jedním z podkladů pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Proto na ni nelze aplikovat hodnocení odpovídající požadavkům na dokumentaci pro územní řízení či dokumentaci EIA. Hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba

umísťovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případné hlukové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

K ÚS JMK a jejím částem, k rozptylové studii a posouzení akustické části podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „.... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi

nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

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.

Námítka č. 3, Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Projektantem nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

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

varianty D.6 platily obdobné závěry.

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 5, silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazený nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SR), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazený zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 6, nepřiměřená lhůta na projednávání, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednána. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění

připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se případně fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za neodůvodněný.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahujícím cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

Námítka č. 7, je nepřipustné vést transevropskou komunikaci přes Brno-Kníničky, se zamítá.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: „V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

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

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Jak jsme již uvedli výše hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba umístěvaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případné hlukové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování. V této podrobnosti lze pak přistoupit na vyhodnocení hluku z mostu i z výstupu tunelu nad Kníničkami, jak požadují podatelé.

Námítky č. 8 a 9, nepřípustná MÚK u hranice Brna-Kníničky a ignorování návrhu obchvatu Brna-Kníniček a nové křižovatky u Unihobby, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Stanovisko pořizovatele k navrhované přeložce silnice zůstává neměnné, případná přeložka silnice III/3846 je věcí územního plánu města Brna. KrÚ řeší účelné a hospodárné uspořádání území celého kraje, tj. nadmístní problematiky nikoliv pouze území MČ Brno-Kníničky.

Poloha Bystrcké stopy „43“ na Jinačovice a Kníničky má velmi pozitivní vliv na průjezdovou část současné komunikace – sil. III/3846. Aktuální intenzity na průjezdných úsecích vykazují hodnoty 8-14 tis/voz/den (dle profilu) a vzhledem k charakteru zástavby (vlastně velká část obce tvoří bezprostřední okolí dané komunikace) nelze reálně uvažovat o zlepšení stavu okolí komunikace formou realizace ochranných opatření. Vlivem nové stopy dojde k podstatné změně v chování dopravy. Na průjezdných úsecích Jinačovic a Kníniček zůstane pouze minimální část dopravy 1-8 tis/voz/den (dle profilu) – tedy pouze ta doprava, která má v dané lokalitě zdroj či cíl. Ostatní doprava (daným územím tranzitující) bude vedena po nové trase „43“, na které je možno realizovat taková opatření, aby byly dodrženy normové hygienické limity, což u stávající trasy nelze. Právě účinnost – dopad Bystrcké stopy je na dané části nejpříznivější. Pro silniční variantu I/43 jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky, které umožňují napojení území.

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. Všechny navrhované MÚK včetně MÚK Rozdrojovice byly součástí hodnocení záměru silnice I/43 ozn. DS40.

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.

Námítka č. 10, nevhodná protipovodňová opatření v Brně-Kníničkách, se zamítá.

Odůvodnění:

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“ (Aquatix a.s., 09/2015).

K namítané technické nevhodnosti opatření uvádíme, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nevymezuje vlastní záměr stavby, ale plochu, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu města Brna upřesnit. Bezprostředně po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 6 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu s Aktualizací č. 1 ZÚR JMK vymezením a upřesněním (zúžením) plochy v územním plánu.

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

Statutární město Brno neuplatnilo k úpravě plochy pro protipovodňová opatření POP10 při projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK námítky.

L.2.6. Karel Taft

Poř. číslo	ZV 06	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82794/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		RNDr. Karel Taft, MBA (podpisy 1512 občanů)			
		Adresa / sídlo					

Námítky

- 1. Je naprosto nevhodné a nepřípustné vést transevropskou komunikaci 43 v celé trase Lysice — Troubsko v těsné blízkosti obcí.**

Odůvodnění:

Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. To je v rozporu se zákonem. Emise hluku a škodlivin z dopravy vedené v těsné blízkosti všech obcí na této trase jsou nadlimitním negativním vlivem.

- 2. Nepřípustné je trasování 43 v oblasti Malhostovic — Malhostovické kopečky.**

Odůvodnění:

Přírodní památka Malhostovické kopečky zároveň patří do seznamu evropsky významných

lokalit. Na lokalitě se vyskytují silně ohrožené druhy. Plánovaná trasa 43 tuto lokalitu jen těsně míjí, exhalace ze zavlečené dopravy budou jistě likvidovat vzácnou flóru a faunu.

3. Nepřípustná je trasování 43 v oblasti přírodní památky Krkatá bába (obec Lubě)

Odůvodnění:

Přírodní rezervace od r. 1977, přírodní památka od r. 1997. Na chráněném území se vyskytují silně ohrožené druhy rostlin. Je to unikátní přírodní památka, kterou respektovali i stavitelé „Hitlerovy dálnice“.

4. Nepřípustný a rizikový konflikt trasy 43 s Březovským vodovodem u obce Malhostovice a na území obce Kuřim

Odůvodnění:

V prostoru Malhostovic je úzké místo, kdy silnice-dálnice 43 ohrožuje trasu Březovského vodovodu. To představuje riziko pro zásobování města Brna pitnou vodou. Další konflikty s trasou vodovodu (přivaděče) jsou na území Kuřimi.

5. Nelze protiprávně slibovat „nadstandardní“ ochranná opatření

Odůvodnění:

Toto je krajem slibováno bez reálného opodstatnění a za účelem pomýlení veřejnosti. Státní investor nemůže vydat veřejné finance za cokoli, co není standardní, tj. v souladu s předpisy.

6. Požadujeme, aby byla dodržena kontinuita územního plánování a aby v AZÚR byla řádně posouzena varianta D43 „Optimalizovaná“ ve verzi z roku 2016 (s doplněním z roku 2019), pro kterou je v platných ZÚR vymezen systém územních rezerv.

Odůvodnění:

Varianta D43 „Optimalizovaná“ je navržena jako obchvaty všech obcí na trase. Tím se zásadně liší od variant v trase „německé“, které mají na mnoha místech významné dopady na obytné oblasti.

7. Vadné úkony zastupitelstva JmK.

Odůvodnění:

Zastupitelstvo přes varování navázalo na chybnou územní studii, do pořizování ZÚR neoprávněně zahrnuje jen tzv. „Hitlerovu“ trasu 43 a chybně připustilo, že nebyl posouzen ani severní obchvat Kuřimi.

8. Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena.

Odůvodnění:

Dopis náměstka hejtmána z 11/2018 (ve zmocněních došlo k chybě psaní, je uvedeno 11/2020, z kontextu je však zřejmé, že se jedná o známý dopis (sdělení) náměstka hejtmána z 11/2018) potvrdil neposouzení této varianty. Jeho odůvodnění bylo expertně vyvráceno. Náměstek také přiznal, že se mýlil a že jiná podobná varianta neměla posunuto napojení na Kuřim o 200 m, ale o 2200 m. Náprava chyby nebyla sjednána.

9. Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, neboť přebírá tvrzení z územní studie, která obsahuje chyby

Odůvodnění:

K územní studii byla podána čtyři expertní hodnocení a další analýzy dokumentující její zásadní vady. KÚ JmK nesjednal nápravu. Specificky lze odkázat na vady hlukové studie. KÚ měl buď nápravu sjednat nebo jiným odborným hodnocením podané expertní hodnocení vyvrátit.

10. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.

Odůvodnění:

Ze zákona byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní.

11. Nepřiměřeně kráká lhůta na projednávání.

Odůvodnění:

AZÚR má cca 1500 stran. Toto je mimořádně velký dokument a bylo nutno stanovit přiměřeně delší lhůtu. Nebylo možné projednávat současně AZÚR a ÚP Brna. Dny za nouzového stavu nelze počítat do lhůty.

Území dotčené námitkou je celé území JmK.

Vyhodnocení námitek

Námitka č. 1, je nepřípustné vést transevropskou komunikaci 43 v celé trase Lysice – Troubsko v blízkosti obcí, **se zamítá.**

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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.

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

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Námítka č. 2, nepřipustné je trasování 43 v oblasti Malhostovic – Malhostovické kopečky, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Malhostovické kopečky záměrem I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. V kap. B.4.11. je uvedeno cit.: „*Koridor je vymezen mimo EVL Malhostovické kopečky, kde se nepřímý vliv depozice látek z provozu může mírně negativně projevit v rámci obou xerofytních TPS 6110* a 6210*. U obou EVL je koridor vymezen s respektováním ochranného pásma obou lokalit, které jsou zároveň maloplošnými zvláště chráněnými územími.*“ Z textu je zřejmé, že se projektant posouzením vlivů na EVL Malhostovické kopečky zabýval se závěrem, že existuje prostor pro technické řešení na projektové úrovni, které nebude generovat významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000.

Námítka č. 3, nepřipustné trasování 43 v oblasti přírodní památky Krkatá bába, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Dotčení PP Krkatá Bába je hodnoceno v oddílu A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na ŽP (např. kap. A.4.3., A.7.2. a A.11.3.)

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 kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru silnice 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. V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS41 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Krkatá Bába, PR Obůrky – Třeštěnec a jejich ochranná pásma a ochranné pásmo PP Čtvrtky za Bořím, zajištění dostatečné prostupnosti silničního tělesa pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění.*

Z textu je zřejmé, že se projektant posouzením vlivů na PP Krkatá Bába zabýval a navrhl požadavky k minimalizaci vlivů promítnuté do Stanoviska SEA.

Námítka č. 4, konflikt trasy 43 s Březovským vodovodem, se zamítá.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (březovský vodovod) uvádíme, že je technicky řešitelný. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 5, nelze protiprávně slibovat „nadstandardní“ ochranná opatření, se zamítá.

Odůvodnění:

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: „V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

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

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Námítka č. 6, požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě, se zamítá.

Odůvodnění:

Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zpracování dalších variant D43-I/43.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořizení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Námítky č. 7 a 9, Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, chybná ÚS JMK a vadné úkony zastupitelstva JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Námítka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci.** Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“* Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Hluková studie byla zpracovaná pro ÚS JMK, která byla jedním z podkladů pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Proto na ni nelze aplikovat hodnocení odpovídající požadavkům na dokumentaci pro územní řízení či dokumentaci EIA. Hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba umísťovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případné hlukové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

K ÚS JMK a jejím částem, k rozptylové studii a posouzení akustické části podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s § 42 odst. 6 „... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s § 38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao

7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.: „Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. 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.

Námítka č. 8, Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Projektantem nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmana Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 10, silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to

termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 11, nepřiměřeně krátká lhůta na projednávání, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenu se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem

umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se případně fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za neodůvodněný.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobě. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

L.2.7. Oldřich Pokorný

Poř. číslo	ZV 07	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82796/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Ing. Oldřich Pokorný (podpisy 1476 občanů)				
	Adresa / sídlo						

Námítky

- Je nepřípustné vést transevropskou komunikaci přes Moravské Knínice, západní okraj Kuřimi, Jinačovice, Rozdrojovice, Brno-Kníničky a Brno-Bystrc**
Odůvodnění:
Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. To je v rozporu se zákonem. Emise hluku a škodlivin z dopravy vedené v těsné blízkosti jmenovaných obcí jsou nadlimitním negativním vlivem.
- Nelze protiprávně slibovat „nadstandardní“ ochranná opatření.**
Odůvodnění:
Toto je krajem slibováno na pomýlení veřejnosti. Státní investor nemůže vydat veřejné finance za cokoliv, co není standardní, tj. v souladu s předpisy.
- Nepřípustná je mimoúrovňová křižovatka u hranice Rozdrojovic a Kníniček**
Odůvodnění:
Tato křižovatka je zdrojem nadlimitního hluku. Není ani funkční pro obyvatele Kníniček. Je to hrozba, že by doprava mohla při problémech na 43 zajíždět do Kníniček a Jinačovic.
- Neprovedené posouzení všech rozumných variant**
Odůvodnění:
Směrnice SEA, článek 5 požaduje posouzení všech rozumných náhradních řešení (alternativ). Toto nebylo provedeno. Měla být i z tohoto důvodu posouzena Optimalizovaná trasa 43 a severní obchvat Kuřimi.
- Neřešená varianta severního obchvatu v Kuřimi**
Odůvodnění:
Bylo nesprávně vypuštěno řešení severního obchvatu a nahrazeno invariantním řešením jižního obchvatu. Negativní dopad jižního obchvatu Kuřimi na obytnou oblast Díly za sv. Janem je znám, kraj vlastní odpovídající podklady a ignoruje je.
- Požadujeme, aby byla dodržena kontinuita územního plánování a aby v AZÚR byla řádně posouzena varianta D43 „Optimalizovaná“ ve verzi z roku 2016 (s doplněním z roku 2019), pro kterou je v platných ZÚR vymezen systém územních rezerv.**
Odůvodnění:
Varianta D43 „Optimalizovaná“ je navržena jako obchvaty všech obcí na trase. Tím se zásadně liší od variant v trase „německé“, které mají na mnoha místech významné dopady na obytné oblasti.
- Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, neboť přebírá tvrzení z chybné územní studie.**
Odůvodnění:
K územní studii byla podána čtyři expertní hodnocení a další analýzy dokumentující její zásadní vady. KÚ JMK nesjednal nápravu. Specificky lze odkázat na vady hlukové studie. KÚ měl buď nápravu sjednat nebo jiným odborným hodnocením podané expertní hodnocení vyvrátit.
- Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena.**
Odůvodnění:
Dopis náměstka hejtmána z 11/2020 potvrdil neposouzení této varianty. Jeho odůvodnění bylo expertně vyvráceno. Náměstek také přiznal, že se mýlil a že jiná podobná varianta neměla posunuto napojení na Kuřim 0 200 m, ale 0 2200 m. Náprava chyby nebyla sjednána.
- Vadné úkony zastupitelstva JMK.**

Odůvodnění:

Zastupitelstvo přes varování navázalo na chybnou územní studii, do pořizování ZUR neoprávněně zahrnuje jen tzv. „Hitlerovu“ trasu 43 a chybně připustilo, že nebyl posouzen ani severní obchvat Kuřimi.

10. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.

Odůvodnění:

Ze zákona byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZUR z roku 2016, ale není respektován nyní.

11. Nepřiměřeně krátká lhůta na projednávání.

Odůvodnění:

AZÚR má cca 1500 stran. Toto je mimořádně velký dokument a bylo nutno stanovit přiměřeně delší lhůtu. Nebylo možné projednávat současně AZÚR a ÚP Brna. Dny za nouzového stavu nelze počítat do lhůty.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Poznámka k bodu č. 8:

V tomto bodě uvádím: „Dopis náměstka hejtmána z 11/2020...“. V datu 11/2020 došlo k chybě psaní, z kontextu je zřejmé, že se jedná o známý dopis (sdělení) náměstka hejtmána z 11/2018. Pro úplnost kopii tohoto dopisu přikládám jako přílohu A. 1 — A.4.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1, je nepřípustné vést transevropskou komunikaci přes Moravské Knínice, západní okraj Kuřimi, Jinačovice, Rozdrojovice, Brno-Kníničky a Brno-Bystrc, **se zamítá**.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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.

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

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Námítka č. 2, nelze protiprávně slibovat „nadstandartní“ ochranná opatření, **se zamítá.**

Odůvodnění:

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory

nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

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

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány nadstandartní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Námítka č. 3, nepřípustná MÚK u hranice Brna-Kníničky, se zamítá.

Odůvodnění:

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. Pro silniční variantu I/43 jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky, které umožňují napojení území.

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. Všechny navrhované MÚK včetně MÚK Rozdrojovice byly součástí hodnocení záměru silnice I/43 ozn. DS40.

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.

Námítky č. 4 a 5, neprovedení posouzení všech rozumných variant a neřešená varianta severního obchvatu Kuřimi, **se zamítají.**

Odůvodnění:

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se již vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhnout varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR.

*V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.***“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 a s nimi související obchvat Kuřimi 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 nebo obchvatu Kuřimi.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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 bodech d) a e). 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.

Z výše uvedeného je zřejmé, že se posouzením vlivu záměru DS 45 na obyvatelstvo a lidské zdraví projektant zabýval v souladu s požadavky přílohy stavebního zákona.

Námítka č. 6, požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě, se zamítá.

Odůvodnění:

Územní rezerva je v ÚPD vymezená plocha nebo koridor se stanoveným využitím, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. Při zpracování ÚS JMK byly prověřeny územní rezervy vymezené v ZÚR JMK 2016. Varianty D43-I/43 byly vybrány na základě výsledků územní studie, která byla zpracována jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o plně legitimní postup. Při projednání Zprávy o uplatňování zpracované pořizovatelem nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zpracování dalších variant D43-I/43.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořizené územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Námítky č. 7 a 9, Zpráva o uplatňování ZÚR je vadná, chybná ÚS JMK a vadné úkony zastupitelstva JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Námítka směřuje k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“* Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Hluková studie byla zpracovaná pro ÚS JMK, která byla jedním z podkladů pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Proto na ni nelze aplikovat hodnocení odpovídající požadavkům na dokumentaci pro územní řízení či dokumentaci EIA. Hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba umísťovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případné hlukové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

K ÚS JMK a jejím částem, k rozptylové studii a posouzení akustické části podrobněji viz Příloha

vyhodnocení.

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „.... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka obce směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síť byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na 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.

Námítka č. 8, Optimalizovaná varianta D43 byla neoprávněně vyloučena, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie. Projektantem nebyla doporučena k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Starostové obcí i veřejnost byli průběžně seznamováni s výsledky ÚS JMK, i když stavební zákon projednání ÚS nepředpokládá. Veřejnost měla možnost odborný materiál připomínkovat stejně jako Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

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

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

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 10, silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem, se zamítá.Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Nebory – Oldřichovice – Jablunkov – státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazené zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 11, nepřiměřená lhůta na projednávání, se zamítá.Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se případně fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za neodůvodněný.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

L.2.8. Monika Šimková

Poř. číslo	ZV 08	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82857/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Mgr. Monika Šimková (podpisy 405 občanů)				
	Adresa / sídlo						

Námítky

- Požadujeme nápravu chybného zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, posouzení relevantních variant trasování v dotčených oblastech a plnohodnotné posouzení aktuální „Optimalizované varianty“. Zásadním problémem však je, že tato studie byla ve svých závěrech přímo zpracována do Aktualizace ZÚR JMK prostřednictvím Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**
Odůvodnění:
 Celá studie vykazuje naprosto zásadní závady, které se týkají volby jednotlivých variant trasování, dopravního modelování, hodnocení hlukové a emisní zátěže a nevhodně zvolené metodiky posuzování, která je v několika případech v přímém rozporu s platnou legislativou. Tyto nedostatky jasně prokazují, že uveřejněná studie nemůže být použita jako podklad pro Aktualizaci ZÚR JMK.
- Žádáme takové trasování komunikace 43, aby do městských částí města Brna, nebyla zavlečena tranzitní doprava, aby nebyla vedena v blízkosti lidských sídel a nesnižovala hodnotu rekreační oblasti Brněnské přehrady.**
Odůvodnění:
 Není pravdou, že komunikace 43 bude sloužit pouze místní dopravě. Vybudováním této trasy vznikne koridor pro tranzitní kamionovou dopravu, která celé území zatíží emisemi a hlukem a to v denních i nočních hodinách. Pro vedení veškeré tranzitní dopravy je nutné vybudovat skutečný obchvat města Brna a všech dotčených obcí na trase.
- Výběr variant byl proveden nezákonně. Ze zákona se jedná o dálnici D43.**
Odůvodnění:
 Byla ignorována varianta ing. Kalčíka (2016) pro obchvatovou variantu. Výběr variant musí být proveden v územně plánovací dokumentaci a nelze varianty vyloukovat územní studií. Tato nezákonnost se stala, když ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK v roce 2019 byla do pořizování Aktualizace vybrána pouze trasa přes Brno. Usnesení zastupitelstva, kdy se v roce 2020 vybírala nejlepší varianta pouze z variant trasovaných přes Bystrc, bylo tedy nezákonné. Ze zákona, stejně jako v ZÚR 2019, se musí jednat o dálnici D43 a je nezákonné vymezovat koridor pro silnici I. třídy.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 3, chybné zpracování ÚS JMK a výběr variant byl proveden nezákonně, se zamítají.
Odůvodnění:
 Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „.... Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao

7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.”*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010–103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: *„V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

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

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Námítky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci.** Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“* Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace

č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K údajnému nezákonnému vymezení koridoru pro silnici I. třídy uvádíme, že pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávaná podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní

silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 2, požadující nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a obcí, **se zamítá.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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.

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

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). 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, 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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

L.2.9. Veronika Foralová

Poř. číslo	ZV 09	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 82916/2020							
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Mgr. Veronika Foralová (podpisy 136 občanů)											
	Adresa / sídlo													
Námítky														
- Požaduji do AZÚR zahrnout koridor D43 vedený mimo obydlené oblasti, tedy v tzv. „Optimalizované variantě“, a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalce nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotné obchvaty všech obcí na ose plánované komunikace, včetně Brna, tedy i severní obchvat Kuřimi a kvalitní obchvat Lipůvky. - Požaduji vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Troubsko — Brno — Bosonohy — Brno-Bystrc — Brno-Kníničky — Rozdrojovice — Jinačovice — Moravské Knínice — Drásov — Malhostovice — Všechnovice — Skalička — Malá Lhota — Lysice.														

3. Požadují vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu.

Odůvodnění pro body 1–3:

Aktuální návrh AZÚR zasahuje trasováním transevropské komunikace 43 a souvisejících komunikací do hustě obydlených oblastí, kam tak přivede silný automobilový provoz včetně těžké nákladní dopravy. Tím významně poškodí v dotčených oblastech životní prostředí obyvatel a ohrozí jejich zdraví. To je v rozporu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, článek 9, odstavec 1, a dalšími návaznými nařízeními EU, která ukládají členským státům (tedy i ČR) vést transevropskou silniční síť mimo sídelní útvary a budovat obchvaty obcí. Účel územního plánování je vytvářet podmínky pro rozvoj území. Vedení komunikace dálničního typu v těsné blízkosti obcí rozvoj těchto obcí ztíží nebo úplně znemožní.

4. Požadují přesnou specifikaci protihlukových a protiemisních opatření při průchodu koridoru DS41 mezi obcemi Malhostovice a Drásov, včetně přesného vymezení počátečního a koncového bodu těchto opatření.

Odůvodnění:

Reálná šíře koridoru DS41 je mezi obcemi Malhostovice a Drásov prakticky totožná s šířkou dálničního tělesa. To znemožňuje její optimalizaci přesunem na jednu či druhou stranu. Bez nadstandardních opatření, která navíc nejsou AZÚR garantována, bude zatížení hlukem a imisemi několik desítek metrů vzdálených domů nadlimitní.

5. Požadujeme předložení studie 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.

Odůvodnění:

Vzhledem k nespecifikované povaze opatření zaručujících splnění hygienických limitů pro hluk a imise v obcích není možné určit způsob křížení komunikace 379 s plánovanou komunikací 43. Jelikož se obytná zástavba nachází pouhé desítky metrů od plánovaného koridoru DS41, je nutné plánování provést se zřetelem na omezené prostorové možnosti.

6. Požadují řádné prověření vlivu transevropské komunikace 43 na oblast Natura 2000 Malhostovické kopečky, lokality s velmi zachovalými porosty stepní vegetace a řadou vzácných a chráněných teplomilných druhů rostlin.

Odůvodnění:

Nelze akceptovat závěr obsažený v dokumentu „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“, že se tímto vlivem z důvodu přílišné podrobnosti nezabývá. Který jiný dokument by tento vliv měl posoudit? Komunikaci 43 v aktuálním návrhu AZÚR zároveň nelze od chráněné lokality oddálit, protože koridor prochází mezi zmíněným zvláště chráněným územím a horou Čebínka.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 až 3, požadující nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a obcí a požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě a nesouhlasu s D43/S43 v trase přes Bystrc a s jižním obchvatem Kuřimi, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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 požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. 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. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

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

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-

B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

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.

Námítky č. 4 a 5, požadující přesnou specifikaci protihlukových a protiimisních opatření a studie propojení obcí Malhostovice a Drásov, **se zamítají**.

Odůvodnění:

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

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

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

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

Konkrétní způsob křížení silnice II/379 s navrhovanou silnicí I/43 je technicky možný a bude řešen v rámci podrobnějších dokumentací.

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.

Námítka č. 6, prověření vlivu komunikace 43 na oblast Natura 2000 Malhostovické kopečky, se zamítá.

Odůvodnění:

Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Malhostovické kopečky záměrem I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. V kap. B.4.11. je uvedeno cit.: „*Koridor je vymezen mimo EVL Malhostovické kopečky, kde se nepřímý vliv depozice látek z provozu může mírně negativně projevit v rámci obou xerofytních TPS 6110* a 6210*. U obou EVL je koridor vymezen s respektováním ochranného pásma obou lokalit, které jsou zároveň maloplošnými zvláště chráněnými územími.*“ Z textu je zřejmé, že se projektant posouzením vlivů na EVL Malhostovické kopečky zabýval se závěrem, že existuje prostor pro technické řešení na projektové úrovni, které nebude generovat významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000.

L.2.10. Jana Picková

Poř. číslo	ZV 10	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83303/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Jana Picková (podpisy 635 občanů)				
	Adresa / sídlo		[REDACTED]				

Námítky

1. Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti 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) nezáváděla 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.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 2, chybné zpracování ÚS JMK a vypuštění 43 v trase Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno -Kníničky, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Projednání zásad územního rozvoje probíhá podle § 36–41 stavebního zákona, jejich aktualizace se projednává v souladu s §42 odst. 6 „... *Při aktualizaci se postupuje obdobně podle § 36, § 37 odst. 2 až 9 a § 38 až 41 a 42c*“. V souladu s uvedenými ustanoveními postupoval pořizovatel A1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.”*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po*

uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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.“*

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení

potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

Námitky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námitky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.*“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43

s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 , $B(a)P$ i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10} .

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2 .

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM_{10}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita Brno –

Výstaviště.

- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} .
- Imisní limit pro denní koncentrací PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice $PM_{2,5}$

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ Oxid dusičitý NO_2

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 .
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO_2)**
 - maximální hodinová koncentrace 82,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, imisní limit (IL) 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, IL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
- četnost překročení IL – 11 případů/rok
- průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
- maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	[µg/m ³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace těže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhové vychází z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy

č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitu, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojovacího obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

Námítka č. 3, požadující nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a obcí, se zamítá.

Odůvodnění:

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 spojit:

- Městské uzly typu:
 - o Hlavní města členských států EU
 - o Aglomerace nad 1 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 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).

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.

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

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). 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, 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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

L.2.11. Zdeněk Jobánek

Poř. číslo	ZV 11	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83307/2020

Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:	JUDr. Zdeněk Jobánek (podpisy 699 občanů)
	Adresa / sídlo	

Námítky

1. Požadujeme, aby transevropská komunikace, známá z minulosti jako D43/R43, nebyla trasována těsně u obydleného území na východní straně Drásova. Je nám známo, že existuje alternativní trasování, tzv. varianta „Optimalizovaná. Tato varianta měla být posouzena, protože nepochybně má menší negativní vlivy na obyvatelstvo.

Odůvodnění:
Optimalizovaná varianta 43 tvoří obchvat celé brněnské aglomerace, severní obchvat Kuřimi a kvalitní obchvat Lipůvky. Toto je velmi významný rozdíl oproti variantě 43 přes Drásov, Malhostovice, Skaličku, Všechnovice, Malou Lhotu, Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice, Brno a Troubsko.
Návrh AZÚR je chybný, když tuto variantu neposoudil. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

2. Vyhodnocení hlukové studie pro oblast Drásova je zcela vadné

Odůvodnění:
Hluková studie, která byla součástí územní studie pro AZÚR, byla svými závěry vložena do zadání AZÚR. Tím se do zadání AZÚR dostaly chybné závěry hlukové studie. Posouzení v hlukové studii chybně vycházelo z výpočtu hlučnosti jen do vzdálenosti 400 m od komunikace. V Drásově by naopak byla dotčena prakticky celá obec. Tuto připomínku musí vypořádat Krajská hygienická stanice (KHS).

3. Tvrzení AZÚR o tunelu v Drásově [Malhostovicích je nevěrohodné a nepřezkoumatelné

Odůvodnění:
V návrhu AZÚR je odkazováno na „nadstandardní“ ochranná opatření. Dále je odkazováno, že to má být řešeno na úrovni ÚP obcí. Tedy zde ÚP Drásov. Nelze prostřednictvím AZÚR komukoliv slíbnout „nadstandardní opatření“. Kdo ten tunel zaplatí? V AZÚR vůbec není uvedeno, kde se tunel má nalézat. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

4. Tvrzení AZÚR o tunelu v Drásově/Malhostovicích je nevěrohodné vzhledem k vedení spojeného březovského a vírského vodovodu

Odůvodnění:
Tento konflikt není v AZÚR řešen. To je zásadní vada. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

5. Trasování 43 v Drásově a Malhostovicích je v záplavové zóně.

Odůvodnění:
Tento konflikt není v AZÚR řešen. To je zásadní vada. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a Ministerstvo dopravy.

6. Byl proveden chybný výběr variant – I

Odůvodnění:
Hluková i rozptylová studie leží v základu chybných doporučení územní studie. Doporučení chybné územní studie byla bez veřejného projednání převzata do Zadání AZÚR a tím vznikla zásadní vada celého pořizování AZÚR. Výběr variant byl tedy proveden chybně.

7. Vyhodnocení SEA pro navrhovanou variantu 43 přes Drásov, Malhostovice, Skaličku, Všechnovice, Malou Lhotu, Žernovník, Lubě a Hluboké Dvory v AZÚR absentuje

Odůvodnění:
Vyhodnocení SEA při pořizování AZÚR není formalitou. Předložené vyhodnocení je věcně zcela bezcenné a nijak neřeší posouzení vlivů na tyto obce. Samotný dokument SEA je plný obecných a nic neříkajících tvrzení. Zjevně cílem jen bylo popsat co nejvíce papíru. Tuto připomínku musí vypořádat

MŽP a KHS.

8. Navržená komunikace 43 je likvidační pro cennou oblast „Krkatá bába“

Odůvodnění:

Oblast „Krkatá Bába“ je výjimečnou lokalitou. Nechtěla ji zničit ani okupační moc za 2. Světové války. Návrh AZÚR je však lokalitu likvidační. V SEA nebyl vliv na tuto cennou lokalitu řádně vyhodnocen. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a AOPK.

9. Zadání AZÚR je chybné a nebyla respektována závazná evropská směrnice SEA.

Odůvodnění:

Bylo povinností KÚ JMK řádně zpracovat návrh zadání AZÚR (Zprávu o uplatňování ZÚR). Bylo povinností kraje v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (Vyhodnocení SEA) vyhodnotit všechny rozumné alternativy (viz čl. 5 závazné evropské směrnice SEA). Toto nebylo respektováno a jedná se tedy o porušení právních předpisů. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP.

1. Mezi tzv. silničními variantami v územní studii a tím v procesu pořizování AZÚR studii schází silniční varianta v trase varianty D43 „Optimalizované“ a jsou zde jen dopravně a investičně nesmyslné varianty s dvojicí nových paralelních silnic, jedna přes Jinačovice do Brna a druhá v Boskovické brázdě.

Odůvodnění:

Nesmyslnost takto požadované konfigurace dvou nových komunikací je do očí bijící a naznačuje zmanipulovanost postupu AZÚR. Zpracovatel územní studie, jejíž závěry jsou promítnuty jako závazné (a to tedy protiprávně) do návrhu AZÚR evidentně záměrně ani v jedné variantě nevyhodnotil plnohodnotný obchvat celé brněnské aglomerace vedený Boskovickou brázdou.

2. Chybný výběr variant – II

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že vadná územní studie s vadnou hlukovou studií byla převzata do Zprávy o uplatňování ZÚR od roku 2016, je vadný celý další postup kraje, a to i včetně výběru variant. Výběr ze tří variant v trase **bystrcké/bystrcké/bystrcké** nebyl výběrem variant, ostatně ten se již protiprávně odehrál při schvalování „Zprávy“, kde byla protiprávně odmítnuta varianta obchvatu brněnské aglomerace ve prospěch nesmyslného vedení tranzitu průtahem Brna.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1, 2, 6, 9, 1/II a 2/II vyhodnocení hlukové studie pro oblast Drásov, chybný výběr variant, nesmyslné varianty, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Námítky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK.

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), tzv. autorizaci.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou odborníci s příslušnou kvalifikací pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za správnost, celistvost a úplnost jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční síti, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

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

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event.

návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhopvat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které

budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K vedení tranzitu průtahem Brna uvádíme, že 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 spojit:

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

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

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

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.

Námítky č. 3 a 4, tvrzení AZÚR o tunelu je nevěrohodné, se zamítají.

Odůvodnění:

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.

Přesné umístění protihlukových opatření bude řešeno v rámci podrobnějších dokumentací.

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.

K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že jsou technicky řešitelná. Konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci dokumentace stavby.

Námítka č. 5, trasování 43 v Drásově a Malhostovicích je v záplavové zóně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

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). Koridor D41 silnice I/43 byl hodnocen viz oddíl A SEA. V kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* jsou popsány potencionální vlivy. Z vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant dotčením záplavového území zabýval a došel k závěru, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování konkrétně požadavek na *minimalizaci vlivů na odtokové poměry a čistotu povrchových vod*.

Námítka č. 7, vyhodnocení SEA pro variantu 43 v AZÚR absentuje, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Podatelé konkrétně neuvádí, v čem spatřují nesprávnost vyhodnocení vlivů na ŽP.

Postup hodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí. Tento postup byl použit při hodnocení ZÚR JMK a byl respektován při předkládaném hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. MŽP dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA. Z vyhodnocení vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant vlivy dotčením v podání jmenovaných obcí zabýval. Hodnocení SEA je zpracováno v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK a nelze tedy dovozovat neřešení posouzení vlivů na konkrétní

obec jen z důvodu neuvedení názvu obce v textu hodnocení.

Námítka č. 8, komunikace 43 je likvidační pro celou oblast Krkatá bába, se zamítá.

Odůvodnění:

Dotčení PP Krkatá Bába je hodnoceno v oddílu A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na ŽP (např. kap. A.4.3., A.7.2. a A.11.3.)

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 kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru silnice 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. V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymezit koridor DS41 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Krkatá Bába, PR Obůrky – Třeštělec a jejich ochranná pásma a ochranné pásmo PP Čtvrťky za Bořím, zajištění dostatečné prostupnosti silničního tělesa pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění.*

Z textu je zřejmé, že se projektant posouzením vlivů na PP Krkatá Bába zabýval a navrhl požadavky k minimalizaci vlivů promítnuté do Stanoviska SEA.

L.2.12. Pavel Veleba

Poř. číslo	ZV 12	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83309/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Pavel Veleba (podpisy 673 občanů)				
	Adresa / sídlo						

Námítky

1. Trasování transevropské „43“ v blízkosti obytné části Drásova je nepřipustné.

Odůvodnění:

Hlučnost a znečištění ovzduší nebyly v posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví (SEA) posouzeny. SEA je zcela nekonkrétní (viz např. str. 164 SEA). O tom, že by u Drásova u 43 byla třeba zásadní a nákladná opatření je naprosto nepochybné. Celý návrh AZUR, včetně SEA, je tedy nutné přepracovat. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

2. Doporučení územní studie není ze zákona rozhodnutím

Odůvodnění:

Při odmítnutí varianty obchvatu brněnské aglomerace došlo v rozporu se zákonem, přičemž odvolávání se na „doporučení“ územní studie je také nezákonné, protože územní studie není veřejně projednanou územně plánovací dokumentací, ale jen územním podkladem, který nemůže žádnou variantu odmítnout, může varianty jen vyhodnocovat. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

3. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.

Odůvodnění:

Zákonem o pozemních komunikacích byla R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZUR z roku 2016, ale není respektován nyní. Všechny silniční varianty v MÚR jsou tedy protiprávní. Nic na tom nezměnila ani Aktualizace Politiky územního rozvoje ČR, která označila „43“ jako kapacitní silnici S43. I za této situace musí AZUR ctít zákon o pozemních komunikacích a přípustná je jen D43, a ne I/43. Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo dopravy a MMR.

4. Byla nesprávně vyloučena varianta „Optimalizovaná“

Odůvodnění:

Zcela absurdně byla vyloučena z hodnocení varianta „Optimalizovaná“. Argumentace o nějakém rozporu s ČSN byla jednoznačně vyvrácena. Tím, že kraj nenapravil své pochybení, způsobil, že celé pořizování AZÚR je chybné. Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo dopravy.

5. Variantní územní rezervy v ZÚR 2016 byla povinnost posoudit vzájemně, a to ve veřejném procesu pořizování územně plánovací dokumentace — AZÚR

Odůvodnění:

Když v roce 2016 zastupitelstvo kraje schválilo dva variantní systémy územních rezerv pro D43 v ZÚR, vznikla povinnost tyto dva systémy (varianty „Optimalizovanou“ a „Německou“) oproti sobě posoudit v AZÚR. To se nestalo. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

6. Chybný výběr variant.

Odůvodnění:

Převzetí vadné územní studie *do Zprávy o uplatňování ZÚR* vedlo k vadě AZÚR, a to i vady procesu výběru variant. Výběr ze tří variant v trase bystrcké/bystrcké/bystrcké nebyl výběrem variant. Ten se již protiprávně odehrál při schvalování „Zprávy“, kde byla odmítnuta varianta obchvatu brněnské aglomerace ve prospěch nesmyslné trasy přes Brno, Malhostovice a s významným negativním dopadem na Malou Lhotu. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP.

7. Riziko střetu zájmů zpracovatele AZÚR

Odůvodnění:

Zpracovatel AZÚR je dlouhodobě zavázán developerovi obytného souboru Kuřim-Záhoří. Nebyl tedy oprávněn zpracovávat AZÚR, neboť toto je dokument, podle kterého je rozhodováno i v územních řízeních ve věcech developera a bylo zde riziko ovlivnění AZÚR ve prospěch developera (např. přesměrování dopravy od lokality Záhoří). Bylo zde tedy jasně identifikované riziko střetu zájmů zpracovatele. Toto kraj nesměl připustit.

8. Systémová podjatost kraje a krajského úřadu.

Odůvodnění:

Zahájení řízení o AZÚR v době nouzového stavu bylo vadou. Nebyl zde žádný veřejný zájem pro takovéto „urychlování“. Veřejnými zájmy jsou veřejné zdraví a poskytnutí přiměřeně dlouhé lhůty občanům, aby se mohli s 1500 stranami návrhu AZÚR seznámit. Zjevně tedy k tomu došlo pod tlakem politických slibů, že AZÚR bude schválena do krajských voleb. To je nepřijatelné a jasný důkaz o systémové podjatosti kraje od hejtmána až po úředníky. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

9. Požadavek na postoupení věci ministerstvu a stanovení nepodjatého pořizovatele

Odůvodnění:

Na základě výše uvedeného je nutné, aby pořizování a zpracování AZÚR bylo jako celek opakováno. Pořizováním AZÚR musí být MMR musí být pověřen jiný krajský úřad, a to takového kraje, který nemá politické zájmy na obsahu AZÚR JMK. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

10. Nepřiměřená lhůta na projednávání.

Odůvodnění:

Návrh AZÚR má cca 1500 stran. Toto je mimořádně velký dokument a bylo nutno stanovit přiměřeně delší lhůtu. Nebylo možné projednávat současně AZÚR a ÚP Brna. Dny za nouzového stavu nelze počítat do platného běhu lhůty. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

11. Vadné úkony zastupitelstva JMK.

Odůvodnění:

Zastupitelstvo přes varování navázalo na chybnou územní studii, do pořizování ZÚR neoprávněně zahrnuje jen „Hitlerovu“ trasu 43 a chybně připustilo, že nebyl posouzen ani severní obchvat Kuřimi, a to ani jako samostatná komunikace ani jako součást D43.

12. Je nepřipustné trasovat 43 těsně okolo lokality NATURA 2000 — Malhostovické kopečky.Odůvodnění:

Jak je doloženo již z procesu EIA, trasováním 43 by vznikl významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany lokality systém u NATURA 2000. Toto bylo chybně v hodnocení NATURA 2000 k AZÚR chybně posouzeno. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1, 2, 5, 6 a 11, neposouzení hlučnosti a znečištění ovzduší v posouzení vlivů na ŽP, doporučení územní studie, chybný výběr variant, povinnost posoudit varianty vzájemně a vadné úkony zastupitelstva JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Postup hodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí. Tento postup byl použit při hodnocení ZÚR JMK a byl respektován při předkládaném hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. MŽP dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA. Z vyhodnocení vlivů záměru DS41 silnice I/43 např. z kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* a přílohy č. 2 dokumentace SEA hodnotící tabulky je zřejmé, že se projektant posouzením hlučnosti a znečištěním ovzduší zabýval.

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 opatření na zpřesnění a vymezení koridoru.

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

Lze souhlasit s názorem podatelů, že ÚS JMK není ze zákona rozhodnutím. ÚS JMK prověřila a vyhodnotila 15 varianty D43-I/43. Vymezení variant vycházelo z 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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

Námítky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.*“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje

konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

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 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.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: *„Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví,*

že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhnout varianty v rámci každé SEA ovšem směrnici uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to až již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Námítka č. 3, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená

v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 4, nesprávně vyloučena varianta Optimalizovaná, se zamítá.

Odůvodnění:

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

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

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

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

Správnost vyjádření náměstka hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martina Malečka k Optimalizované trase „43“ byla potvrzena vyjádřením Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 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.

Námítka č. 7 - riziko střetu zájmů zpracovatele AZÚR

Tvrzení o střetu zájmů jednatelů společnosti knesl kynčl architekti s.r.o. není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK.

KrÚ JMK pro informaci sděluje, že věcně shodná podání obsahující tvrzení o střetu zájmů projektanta ve věci pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla předmětem prošetření KrÚ JMK, přičemž střet zájmů nebyl shledán. Podle informací KrÚ JMK bylo tvrzení o střetu zájmů také předmětem šetření České komory architektů. Rovněž šetřením České komory architektů nebyl střet zájmů shledán.

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 smírcího řádu České komory architektů zastaveno.

Proti usnesení o zastavení byla podána v dané lhůtě stížnost, která byla dne 7. 1. 2020 doručena DR ČKA. DR ČKA dospěla k závěru, že stížnost neobsahuje žádné nové skutečnosti, které by vedly k podání návrhu na zahájení disciplinárního řízení proti doc. Ing. arch. Jakubu Kynčlovi, Ph.D., podle § 32 odst. 1 Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů. DR ČKA se proto usnesla obnovené disciplinární zjišťování proti Ing. arch. Jiřímu Kneslovi opakovaně zastavit. Dne 4. února 2020 vydala DR ČKA usnesení č.j. DR 2019-06 o opakovaném zastavení disciplinárního zjišťování s Ing. arch. Jiřím Kynčlem.

Námítky č. 8 a č. 9 - systémová podjatost kraje a KrÚ a požadavek na postoupení věci ministerstvu
Námítka systémové podjatosti není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK.

KrÚ JMK konstatuje, že daná námitka, stejně jako věcně obdobné námitky/připomínky nazvané „Námítka systémové podjatosti“ a „Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele“, byla po posouzení z hlediska jejího skutečného obsahu (§ 37 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů) postoupena podle § 14 odst. 4 správnímu řádu k posouzení Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) jako nadřízenému orgánu KrÚ JMK OÚPSŘ.

O námitkách/připomínkách systémové podjatosti rozhodlo ministerstvo MMR usnesením MMR-39857/2020-81-1 ze dne 21.07.2020 o spojení věcí a vedení společného řízení, usnesením MMR-39857/2020-81-2 ze dne 21.07.2020-81-2 nevyhovělo námitce podjatosti ředitele KrÚ JMK tak, že nepřisvědčilo námitce systémové podjatosti ředitele KrÚ JMK a neshledalo důvod k přenesení agendy pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na jiný krajský úřad.

Námítka č. 10, nepřiměřená lhůta na projednávání, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou“.

Zákon dále stanoví: „Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se případně fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za neodůvodněný.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení

o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahujícím cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

Námítka č. 12, nepřipustné trasovat 43 okolo lokality Natura 2000 – Malhostovické kopečky, se zamítá.

Odůvodnění:

Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 zpracovává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti, tzv. autorizaci.

Dotčení lokalit Natura 2000 – EVL Malhostovické kopečky záměrem I/43 je hodnoceno v oddílu B Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. V kap. B.4.11. je uvedeno cit.: „Koridor je vymezen mimo EVL Malhostovické kopečky, kde se nepřímý vliv depozice látek z provozu může mírně negativně projevit v rámci obou xerofytních TPS 6110* a 6210*. U obou EVL je koridor vymezen s respektováním ochranného pásma obou lokalit, které jsou zároveň maloplošnými zvláště chráněnými územími.“ Z textu je zřejmé, že se projektant posouzením vlivů na EVL Malhostovické kopečky zabýval se závěrem, že existuje prostor pro technické řešení na projektové úrovni, které nebude generovat významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000.

L.2.13. Jaromír Foltýn

Poř. číslo	ZV 13	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83316/2020						
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Jaromír Foltýn (podpisy 112 občanů)									
		Adresa / sídlo											
Námítky													
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 — Všechnovice — 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 síti 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 hluchosti 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.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1, 2, 3 a 5, požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě a požadující nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a obcí a nesouhlasu s D43/S43 v trase přes Bystrc, s jižním obchvatem Kuřimi a nepřípustnost ÚS JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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 požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. 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. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

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). 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, 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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

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 nespátřuje 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. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.*“

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejučinnější – 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.

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO₂. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě

k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} .

- Imisní limit pro denní koncentraci PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice $PM_{2,5}$

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ Oxid dusičitý NO_2

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 .
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2)	- maximální hodinová koncentrace 82,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, imisní limit (IL) 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	- četnost překročení IL – 0 případů/rok
	- MV 19 – 61,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, IL nestanoven
	- průměrná roční koncentrace 13,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, IL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- částice PM_{10}	- maximální denní koncentrace – 102,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, imisní limit (IL) 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	- četnost překročení IL – 11 případů/rok
	- průměrná roční koncentrace 19,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, IL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

- částice PM_{2,5} - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- oxid siřičitý (SO₂) - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
- maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- benzen (BZN), B[a]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	[µg/m ³]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhové vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitu, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší

plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prokázán pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování 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.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření

podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítka č. 4, požadující úplné posouzení všech známých variant a nepřipustnost ÚS JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje.*

Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhopvat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K ÚS JMK a severnímu obchvatu Kuřimi viz vyhodnocení námitek výše.

Námítka č. 6, požadující napravení pochybení při pořizování ZÚR a schvalování PÚR ČR, **se zamítá.**

Odůvodnění:

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.

L.2.14. Zuzana Hortová

Poř. číslo	ZV 14	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83326/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		JUDr. Zuzana Hortová (podpisy 345 občanů)			
		Adresa / sídlo		[REDACTED]			

Námítky

Území dotčené námitkami je celá obec Troubsko, neboť námitky mají ve smyslu stavebního zákona vazbu na celé území obce Troubsko.

1. Absence řádného veřejného projednání návrhu

Odůvodnění:

V řízení o AKTUALIZACE ZÚR JMK chybělo řádné veřejné projednání návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK. Veřejné projednání návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK sice formálně dne 9. června 2020 proběhlo, avšak nesouladné s právem. Cílem veřejné projednání návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK má být jeho odborný výklad a možnost občanů klást dotazy a žádat kvalifikované a odborné vysvětlení. Zveřejnění návrhu a distanční vedení veřejného projednání (přímý internetový přenos) v čase omezení daných opatřeními státu pro šíření pandemie koronaviru (tedy zkrácení reálných lhůt pro seznámení se) plnohodnotnému, a tedy řádnému projednání zabránilo, neboť položení telefonického dotazu s ukončením hovoru zamezilo možné obvyklé interakci s odpovídající osobou (při respektování vyhrazeného času) a včítaje v to i to, že byli diskvalifikováni občané bez připojení k internetu. Vytýkaný postup je pak především v rozporu se základními pilíři tzv. Aarhuské úmluvy, tj. právu získávat srozumitelné informace o životním prostředí a účasti na rozhodování.

2. Požadavek vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Troubsko – 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 nepochybně nejméně pro oblast Troubska a 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. Požadavek na vypuštění z Návrhu Aktualizace ZÚR JMK, a to v jakékoliv variantě, dálniční odpočívky při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánovanou Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“

Odůvodnění:

Požadavek vypustit v rámci procesu aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v jakékoliv variantě dálniční odpočívku při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánovanou Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, rozdělenou na dvě části, a to na oblast s parkovacím stáním pro osobní automobily a oblast se stáním pro nákladní dopravu (kamiony), karavany a autobusy, navazuje na nesouhlas obce Troubsko a občanů obce Troubsko se zveřejněným záměrem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, k. ú. Troubsko v rámci řízení u Krajského úřadu Jihomoravského kraje SP. zn. S-JMK 165770/2019 OŽP/Sme podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („zákon EIA“), a odpovídá od počátku zjevné nepřijatelnosti a neúčelnosti tohoto záměru.

4. Požadavek na trasování vysokorychlostní trati (VRT) v návrhu Aktualizace ZÚR JMK, v k. ú. Troubsko, způsobem, který nezasáhne zastavěné území obce

Odůvodnění:

Je známo, že existuje více variant vedení VRT územím obce Troubsko s tím, že je od počátku zjevně nepřijatelné, neúčelné tento záměr zavádět do zastavěného území obce a napříč obcí, byť z části, a to i s přihlédnutím k obrovské kumulaci dopravních záměrů v k.ú. Troubsko.

5. Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu bezdůvodně do blízkosti obytných oblastí obcí.

Odůvodnění:

Tranzitní doprava je zdrojem hluchosti 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. Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování DIS43 jako průtah Brnem, obsahuje zásadní 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 rovněž 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, průkazné použité, a přitom nezveřejněné 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.

7. Rozpor návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK s Principy a pravidly územního plánování vydanými Ústavem územního rozvoje při Ministerstvu pro místní rozvoj

Odůvodnění:

Návrh AKTUALIZACE ZÚR JMK při koncepci rozvoje kraje pomíjí Principy a pravidla územního

plánování vydané Ústavem územního rozvoje při Ministerstvu pro místní rozvoj a je s nimi v rozporu. Návrh AKTUALIZACE ZÚR JMK při koncepci rozvoje kraje zcela rezignoval na aktuální odborné řešení problematiky dopravní infrastruktury, stejně tak nové trendy v této oblasti, odborná doporučení, jakož i zkušenosti z rozvinutějších zemí EU a jejich standardů.

8. Rozpor deklarovaných zásad koncepce rozvoje území JMK v návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK a samotných řešení v návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK

Odůvodnění:

Návrh AKTUALIZACE ZÚR JMK při koncepci rozvoje kraje deklaruje zajištění udržitelného rozvoje kraje, a to i po stránce kvality životního prostředí, což vychází i z příslušných ustanovení stavebního zákona, zejména pak § 18 (Cíle) a §§ 19 (Úkoly). Tyto cíle a úkoly mají být údajně naplňovány při zabezpečení souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území s ohledem na péči o životní prostředí a bez ohrožení podmínek života budoucích generací, což je fakticky při daném návrhu nemožné.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1, absence řádného veřejného projednání návrhu, se zamítá.

Odůvodnění:

Do procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zasáhla pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášená Světovou zdravotnickou organizací. V reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání.

Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti pandemií koronaviru zvolil distanční formu veřejného projednání. Svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. KrÚ JMK OÚPSŘ se pro distanční formu veřejného projednání rozhodl s přihlédnutím k přetrvávajícím zdravotním rizikům, když shledal daný postup vhodný z hlediska jejich prevence a vyhovující z hlediska zákona. Distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky je s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru přiměřená a zcela zachovává možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě. Naopak případná nečinnost KrÚ JMK OÚPSŘ mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje.

Veřejné jednání dne 09.06.2020 bylo plnohodnotným jednáním a veřejnost měla v plné míře zajištěnu možnost se ho aktivně účastnit. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Ode dne 07.05.2020, kdy byla zveřejněna veřejná vyhláška způsobem umožňujícím dálkový přístup bylo možné za podmínek uvedených ve veřejné vyhlášce seznámit se s vytištěnou formou návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání. V samostatné zasedací místnosti byl návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území přichystán pro veřejné nahlížení, s dokumentací se přišlo seznámit při 7 návštěvách cca 12 lidí. Při těchto návštěvách byly pořizovatelem zodpovězeny dotazy k projednávané dokumentaci.

Z uvedeného plyne, že volba termínu a formy veřejného projednání byla ze zdravotnického hlediska opodstatněná a z právního hlediska zákonná, a to jak z hlediska vnitrostátních právních předpisů, tak z hlediska Evropského práva či mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána.

Námítky č. 2, 5 a 6, požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě a požadující nezavádění tranzitní dopravy do obcí a nesouhlasu s D43/S43 v trase přes Bystrc a chybná ÚS JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C,

kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 určených.

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

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO₂. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na

pozařďových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.

- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7

NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **		50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace těže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz). Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brzdění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojkového obložení, abraží vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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

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

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

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.: „Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhnout varianty v rámci každé SEA ovšem směrnici uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního

řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení

vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítka č. 3, vypuštění odpočívky při dálnici D1 k.ú. Troubsko, se zamítá.

Odůvodnění:

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Za tímto účelem byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navrhována plocha pro dálniční odpočívku D1 Troubsko. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A –

SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Případná realizace by musela být nutně podmíněna rozsáhlou řadou opatření, z nichž za nejpodstatnější považuje projektant oddálení plochy od zástavby a realizaci takových opatření, která povedou ke splnění hlukových limitů nejen pro odpočívku, ale i pro hluk z dálnice D1.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru odpočívky a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že změna DS10 významně nemění hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Využití koridoru DS10 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS10 uveden návrh opatření:

- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 s ohledem na minimalizaci rozsahu záborů ZPF a vlivů na odtokové poměry.
- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 v místě odpočívky Troubsko s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (zejména východně od ul. Zahradní, Troubsko), s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění). Vytvořit územní podmínky pro nahrazení kácených dřevin.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [19] do Úkolů pro územní plánování.

Námítka č. 4, nesprávnost trasování VRT, se zamítá.

Odůvodnění:

K připomínce k trasování VRT sdělujeme, že vymezený koridor pro VRT není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pro VRT je v ZÚR JMK 2016 vymezena územní rezerva, tj. plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Námítka č. 7, rozpor s principy a pravidly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

V době, kdy v roce 2006 vstoupil v platnost zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) s prováděcími vyhláškami, bylo potřebné mít i metodické příručky, které by odborníkům, pracujícím na úseku územního plánování, pomohly k orientaci v nových předpisech. Jednou z takových odborných pomůcek jsou Principy a pravidla územního plánování.

Jedná se o

- jediné **přehledné shrnutí a výklad** poznatků současného urbanismu a územního plánování, mj. jako podpora popularizaci politiky architektury a stavební kultury,
- průběžně **aktualizované informace o stavu a trendech** vývoje a principech řešení v územním plánování,
- **ucelený studijní a metodický dokument**, tvořený ve spolupráci s **význačnými specialisty oboru** a za **garantování** Ministerstva pro místní rozvoj,
- **recenzovanou internetovou publikaci**.

Principy a pravidla územního plánování jsou přínosnou pomůckou pro:

- orgány územního plánování,
- samosprávy obcí a krajů,
- projektanty,
- studenty zejména škol zaměřených na územní plánování, urbanismus, územní a regionální rozvoj,
- další uživatele, kteří se setkávají s územním plánováním.

Ve smyslu uvedeného se jedná o přehledné shrnutí a výklad poznatků současného urbanismu

a územního plánování. Z těchto poznatků při své činnosti vychází jak pořizovatel, tak i projektant A1 ZÚR JMK.

Zástupce veřejnosti namítá, že JMK rezignoval na aktuální odborné řešení problematiky dopravní infrastruktury. Opak je pravdou.

Zpracovatelé A1 ZUR JMK ve smyslu § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů, uplatňovali poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu a územního plánování, ekologie a památkové péče, tj. při prověřování a zpracování A1 ZUR JMK vycházeli zejména z Politiky územního rozvoje ČR, územně plánovacích dokumentací okolních krajů a obcí v řešeném území, územně plánovacích podkladů, strategických koncepcí státní a regionální úrovně a mezinárodních úmluv.

Internetová příručka Principy a pravidla územního plánování předkládá informace o stavu a trendech vývoje a principech řešení v územním plánování. Jak je v příručce uvedeno *územní plánování řeší pouze uspokojování poptávky po dopravě, případně konflikt v území s ochranou přírody a životním prostředím. To, co způsobuje zvýšené dopravní zatížení, řeší pouze zčásti místně uspořádáním aktivit. Územní plánování nemůže ovlivnit špatnou filozofii dopravy především nákladní, kde zboží často absolvuje zbytečně stovky kilometrů cest, byť by někdy bylo jednodušší zajistit výrobu na místě, už kvůli znečišťování přírody a životního prostředí a globálnímu oteplování.*

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cílem ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. ÚS JMK prověřila a vyhodnotila 15 variant s doporučením variant k dalšímu sledování.

Doporučené varianty byly projednány a vyhodnoceny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty silnice I/43, která je v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

Z námítky není zřejmé, jaké *aktuální odborné řešení problematiky dopravní infrastruktury a nové trendy v oblasti* má podatel namysli. Dodáváme, že obsah a způsob projednání ÚPD je dán stavebním zákonem.

K návrhu Aktualizaci č. 1 ZÚR bylo zpracováno vyhodnocení vlivů Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se závěrem, že Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK podporuje vyváženost udržitelného rozvoje území. Všechny navržené plochy a koridory jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Námítka č. 8, rozpor deklarovaných zásad koncepce území JMK v A1 ZÚR JMK a samotných řešení v ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatelé konstatují údajnou nemožnost zajištění udržitelného rozvoje při daném návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bez uvedení konkrétních důvodů.

ZÚR JMK mají strategický plánovací charakter. Ten se projevuje zpřesněním celostátních záměrů a zájmů stanovených v politice územního rozvoje ve specifických podmínkách a nadmístních souvislostech konkrétního kraje, a zvláště stanovením priorit územního plánování kraje a určením konkrétních požadavků na využití území kraje, kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování v konkrétně vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech kraje s mezinárodním, republikovým či nadmístním významem. ZÚR a jejich Aktualizace č. 1 se tím zařazují mezi zásadní strategické dokumenty kraje, mezi důležité krajské politiky, jimiž je rozvoj kraje usměrňován v krátkodobých, střednědobých, i dlouhodobých horizontech. Z takto pojatého poslání a charakteru lze ZÚR a jejich Aktualizaci č. 1 označit za přínosné k rozvoji území kraje.

K Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se závěrem, že A1 ZÚR JMK podporuje vyváženost udržitelného rozvoje území. Všechny navržené plochy a koridory jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření. A1 ZÚR JMK vykazuje indiferentní až mírně

pozitivní vliv na sociální pilíř. Vliv A1 ZÚR JMK na hospodářský pilíř je hodnocen pozitivně. Vliv A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je hodnocen pozitivně.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR čímž naplňuje cíle a úkoly územního plánování obsažené v § 18 a 19 stavebního zákona.

L.2.15. Milan Švejda

Poř. číslo	ZV 15	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83328/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:			JUDr. Milan Švejda, Ph.D. (podpisy 355 občanů)			
	Adresa / sídlo						

Námítky

Území dotčené námitkami je celá obec Troubsko, neboť námitky mají ve smyslu stavebního zákona vazbu na celé území obce Troubsko.

9. Absence řádného veřejného projednání návrhu

Odůvodnění:

V řízení o AKTUALIZACE ZÚR JMK chybělo řádné veřejné projednání návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK. Veřejné projednání návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK sice formálně dne 9. června 2020 proběhlo, avšak nesouladné s právem. Cílem veřejné projednání návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK má být jeho odborný výklad a možnost občanů klást dotazy a žádat kvalifikované a odborné vysvětlení. Zveřejnění návrhu a distanční vedení veřejného projednání (přímý internetový přenos) v čase omezení daných opatřeními státu pro šíření pandemie koronaviru (tedy zkrácení reálných lhůt pro seznámení se) plnohodnotnému, a tedy řádnému projednání zabránilo, neboť položení telefonického dotazu s ukončením hovoru zamezilo možné obvyklé interakci s odpovídající osobou (při respektování vyhrazeného času) a včítaje v to i to, že byli diskvalifikováni občané bez připojení k internetu. Vytýkaný postup je pak především v rozporu se základními pilíři tzv. Aarhuské úmluvy, tj. právu získávat srozumitelné informace o životním prostředí a účasti na rozhodování.

10. Požadavek vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to ani ve formě územní rezervy, v trase Troubsko – 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 nejméně pro oblast Troubska a 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.

11. Požadavek na vypuštění z Návrhu Aktualizace ZÚR JMK, a to v jakékoliv variantě, dálniční odpočívky při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánovanou Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“

Odůvodnění:

Požadavek vypustit v rámci procesu aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v jakékoliv variantě dálniční odpočívku při dálnici D1 ve směru na Brno na 187,5 km, k. ú. Troubsko, plánovanou Ředitelstvím silnic a dálnic pod názvem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, rozdělenou na dvě části, a to na oblast s parkovacím stáním pro osobní automobily a oblast se stáním pro nákladní dopravu (kamiony), karavany a autobusy, navazuje na nesouhlas obce Troubsko a občanů

obce Troubsko se zveřejněným záměrem „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko“, k. ú. Troubsko v rámci řízení u Krajského úřadu Jihomoravského kraje SP. zn. S-JMK 165770/2019 OŽP/Sme podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („zákon EIA“), a odpovídá od počátku zjevné nepřijatelnosti a neúčelnosti tohoto záměru.

12. Požadavek na trasování vysokorychlostní trati (VRT) v návrhu Aktualizace ZÚR JMK, v k. ú. Troubsko, způsobem, který nezasáhne zastavěné území obce

Odůvodnění:

Je známo, že existuje více variant vedení VRT územím obce Troubsko s tím, že je od počátku zjevně nepřijatelné, neúčelné tento záměr zavádět do zastavěného území obce a napříč obcí, byť z části, a to i s přihlédnutím k obrovské kumulaci dopravních záměrů v k.ú. Troubsko.

13. Požadujeme, aby komunikace 43 (D43, S43) nezaváděla tranzitní dopravu bezdůvodně do blízkosti obytných oblastí obcí.

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.

14. Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která má legalizovat trasování DIS43 jako průtah Brnem, obsahuje zásadní 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 rovněž 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, průkazné použité, a přitom nezveřejněné 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.

15. Rozpor návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK s Principy a pravidly územního plánování vydanými Ústavem územního rozvoje při Ministerstvu pro místní rozvoj

Odůvodnění:

Návrh AKTUALIZACE ZÚR JMK při koncepci rozvoje kraje pomíjí Principy a pravidla územního plánování vydané Ústavem územního rozvoje při Ministerstvu pro místní rozvoj a je s nimi v rozporu. Návrh AKTUALIZACE ZÚR JMK při koncepci rozvoje kraje zcela rezignoval na aktuální odborné řešení problematiky dopravní infrastruktury, stejné tak nové trendy v této oblasti, odborná doporučení, jakož i zkušenosti z rozvinutějších zemí EU a jejich standardů.

16. Rozpor deklarovaných zásad koncepce rozvoje území JMK v návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK a samotných řešení v návrhu AKTUALIZACE ZÚR JMK

Odůvodnění:

Návrh AKTUALIZACE ZÚR JMK při koncepci rozvoje kraje deklaruje zajištění udržitelného rozvoje kraje, a to i po stránce kvality životního prostředí, což vychází i z příslušných ustanovení stavebního zákona, zejména pak § 18 (Cíle) a §§ 19 (Úkoly). Tyto cíle a úkoly mají být údajně naplňovány při zabezpečení souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území s ohledem na péči o životní prostředí a bez ohrožení podmínek života budoucích generací, což je fakticky při daném návrhu nemožné

Vyhodnocení námitek**Námítka č. 1, absence řádného veřejného projednání návrhu, se zamítá.**Odůvodnění:

Do procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zasáhla pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášená Světovou zdravotnickou organizací. V reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil termín veřejného projednání.

Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti pandemií koronaviru zvolil distanční formu veřejného projednání. Svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). MMR po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které stanovuje metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. KrÚ JMK OÚPSŘ se pro distanční formu veřejného projednání rozhodl s přihlédnutím k přetrvávajícím zdravotním rizikům, když shledal daný postup vhodný z hlediska jejich prevence a vyhovující z hlediska zákona. Distanční forma veřejného projednání za splnění podmínek ministerské metodiky je s ohledem na přetrvávající zdravotní rizika v souvislosti s pandemií koronaviru přiměřená a zcela zachovává možnost veřejnosti plnohodnotně se účastnit veřejného projednání tak, jak to předpokládá stavební zákon, a to včetně osob, které byly v době projednání z rozhodnutí krajské hygienické stanice v individuální izolaci či karanténě. Naopak případná nečinnost KrÚ JMK OÚPSŘ mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje.

Veřejné jednání dne 09.06.2020 bylo plnohodnotným jednáním a veřejnost měla v plné míře zajištěnu možnost se ho aktivně účastnit. Veřejné projednání bylo provedeno formou vzdáleného přístupu. Přímý přenos veřejného jednání byl dostupný na internetu. Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném čísle. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila veřejnost.

Ode dne 07.05.2020, kdy byla zveřejněna veřejná vyhláška způsobem umožňujícím dálkový přístup bylo možné za podmínek uvedených ve veřejné vyhlášce seznámit se s vytištěnou formou návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání. V samostatné zasedací místnosti byl návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území přichystán pro veřejné nahlížení, s dokumentací se přišlo seznámit při 7 návštěvách cca 12 lidí. Při těchto návštěvách byly pořizovatelem zodpovězeny dotazy k projednávané dokumentaci.

Z uvedeného plyne, že volba termínu a formy veřejného projednání byla ze zdravotnického hlediska opodstatněná a z právního hlediska zákonná, a to jak z hlediska vnitrostátních právních předpisů, tak z hlediska Evropského práva či mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána.

Námítky č. 2, 5 a 6, požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě a požadující nezavádění tranzitní dopravy do obcí a nesouhlasu s D43/S43 v trase přes Bystrc a chybná ÚS JMK, se zamítají.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje.

V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemska,

- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO₂. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km.

Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- **oxid dusičitý (NO₂)** - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 –61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀** - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}** - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)** - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikrát ročně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace těže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému

překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojivového obložení, abraze vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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

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

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.: „Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhovat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného

návru obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti

v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčeny orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamována s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítka č. 3, vypuštění odpočívky při dálnici D1 k.ú. Troubsko, se zamítá.

Odůvodnění:

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Za tímto účelem byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění.

V návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je navrhována plocha pro dálniční odpočívku D1 Troubsko. K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví* jsou popsány potencionální vlivy. Případná realizace by musela být nutně podmíněna rozsáhlou řadou opatření, z nichž za nejpodstatnější považuje projektant oddálení plochy od zástavby a realizaci takových opatření, která povedou ke splnění hlukových limitů nejen pro odpočívku, ale i pro hluk z dálnice D1.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru odpočívky a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že změna DS10 významně nemění hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Využití koridoru DS10 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* je u záměru DS10 uveden návrh opatření:

- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 s ohledem na minimalizaci rozsahu záborů ZPF a vlivů na odtokové poměry.
- Zpřesnit a vymezit koridor DS10 v místě odpočívky Troubsko s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (zejména východně od ul. Zahradní, Troubsko), s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění). Vytvořit územní podmínky pro nahrazení kácených dřevin.

Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [19] do Úkolů pro územní plánování.

Námítka č. 4, nesprávnost trasování VRT, se zamítá.

Odůvodnění:

K připomínce k trasování VRT sdělujeme, že vymezený koridor pro VRT není předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK. Pro VRT je v ZÚR JMK 2016 vymezena územní rezerva, tj. plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Námítka č. 7, rozpor s principy a pravidly územního plánování, se zamítá.

Odůvodnění:

V době, kdy v roce 2006 vstoupil v platnost zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) s prováděcími vyhláškami, bylo potřebné mít i metodické příručky, které by odborníkům, pracujícím na úseku územního plánování, pomohly k orientaci v nových předpisech. Jednou z takových odborných pomůcek jsou Principy a pravidla územního plánování.

Jedná se o

- jediné **přehledné shrnutí a výklad** poznatků současného urbanismu a územního plánování, mj. jako podpora popularizaci politiky architektury a stavební kultury,
- průběžně **aktualizované informace o stavu a trendech** vývoje a principech řešení v územním plánování,
- **ucelený studijní a metodický dokument**, tvořený ve spolupráci s **význačnými specialisty oboru** a za **garantování** Ministerstva pro místní rozvoj,
- **recenzovanou internetovou publikaci**.

Principy a pravidla územního plánování jsou přínosnou pomůckou pro:

- orgány územního plánování,
- samosprávy obcí a krajů,
- projektanty,
- studenty zejména škol zaměřených na územní plánování, urbanismus, územní a regionální rozvoj,
- další uživatele, kteří se setkávají s územním plánováním.

Ve smyslu uvedeného se jedná o přehledné shrnutí a výklad poznatků současného urbanismu a územního plánování. Z těchto poznatků při své činnosti vychází jak pořizovatel, tak i projektant A1 ZÚR JMK.

Zástupce veřejnosti namítá, že JMK rezignoval na aktuální odborné řešení problematiky dopravní infrastruktury. Opak je pravdou.

Zpracovatelé A1 ZÚR JMK ve smyslu § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů, uplatňovali poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu a územního plánování, ekologie a památkové péče, tj. při prověřování a zpracování A1 ZÚR JMK vycházeli zejména z Politiky územního rozvoje ČR, územně plánovacích dokumentací okolních krajů a obcí v řešeném území, územně plánovacích podkladů, strategických koncepcí státní a regionální úrovně a mezinárodních úmluv.

Internetová příručka Principy a pravidla územního plánování předkládá informace o stavu a trendech vývoje a principech řešení v územním plánování. Jak je v příručce uvedeno *územní plánování řeší*

pouze uspokojování poptávky po dopravě, případně konflikt v území s ochranou přírody a životním prostředím. To, co způsobuje zvýšené dopravní zatížení, řeší pouze zčásti místně uspořádáním aktivit. Územní plánování nemůže ovlivnit špatnou filozofii dopravy především nákladní, kde zboží často absolvuje zbytečně stovky kilometrů cest, byť by někdy bylo jednodušší zajistit výrobu na místě, už kvůli znečišťování přírody a životního prostředí a globálnímu oteplování.

Realizovatelnost koncepce dopravy byla prokázána v ZÚR JMK 2016. Cílem ÚS JMK bylo prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost variant vybraných záměrů, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. ÚS JMK prověřila a vyhodnotila 15 variant s doporučením variant k dalšímu sledování.

Doporučené varianty byly projednány a vyhodnoceny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty silnice I/43, která je v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

Z námítky není zřejmé, jaké *aktuální odborné řešení problematiky dopravní infrastruktury a nové trendy v oblasti* má podatel namysli. Dodáváme, že obsah a způsob projednání ÚPD je dán stavebním zákonem.

K návrhu Aktualizaci č. 1 ZÚR bylo zpracováno vyhodnocení vlivů Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se závěrem, že Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK podporuje vyváženost udržitelného rozvoje území. Všechny navržené plochy a koridory jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Námítka č. 8, rozpor deklarovaných zásad koncepce území JMK v A1 ZÚR JMK a samotných řešení v ZÚR JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Podatelé konstatují údajnou nemožnost zajištění udržitelného rozvoje při daném návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bez uvedení konkrétních důvodů.

ZÚR JMK mají strategický plánovací charakter. Ten se projevuje zpřesněním celostátních záměrů a zájmů stanovených v politice územního rozvoje ve specifických podmínkách a nadmístních souvislostech konkrétního kraje, a zvláště stanovením priorit územního plánování kraje a určením konkrétních požadavků na využití území kraje, kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování v konkrétně vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech kraje s mezinárodním, republikovým či nadmístním významem. ZÚR a jejich Aktualizace č. 1 se tím zařazují mezi zásadní strategické dokumenty kraje, mezi důležité krajské politiky, jimiž je rozvoj kraje usměrňován v krátkodobých, střednědobých, i dlouhodobých horizontech. Z takto pojatého poslání a charakteru lze ZÚR a jejich Aktualizaci č. 1 označit za přínosné k rozvoji území kraje.

K Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se závěrem, že A1 ZÚR JMK podporuje vyváženost udržitelného rozvoje území. Všechny navržené plochy a koridory jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření. A1 ZÚR JMK vykazuje indiferentní až mírně pozitivní vliv na sociální pilíř. Vliv A1 ZÚR JMK na hospodářský pilíř je hodnocen pozitivně. Vliv A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je hodnocen pozitivně.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prokázala realizovatelnost navržené dopravní koncepce a navrhla reálná opatření odpovídající podrobnosti ZÚR čímž naplňuje cíle a úkoly územního plánování obsažené v § 18 a 19 stavebního zákona.

L.2.16. Patrik Krejčí

Poř. číslo	ZV 16	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83526/2020
Zástupce	veřejnosti	Titul, jméno a příjmení:		Patrik Krejčí (podpisy 102 občanů)			

(identifikační údaje)	Adresa / sídlo	
Námítky 1. Trasování transevropské „43“ v blízkosti obytné části Jinačovic je nepřipustné. <u>Odůvodnění:</u> Hlučnost a znečištění ovzduší nebyly v posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví (SEA) posouzeny. SEA je zcela nekonkrétní (viz např. str. 164 SEA). Absentuje jakékoliv konkrétní vyhodnocení. O tom, že by u Jinačovic u 43 byla třeba zásadní a nákladná opatření v každé dítě školou povinné. Celý návrh AZÚR, včetně SEA, je tedy nutné přepracovat. 2. Chybné hodnocení hlučnosti — porušení zásady materiální pravdy <u>Odůvodnění:</u> Hluková studie nesprávně provedla výpočet jen do 400 m od „43“. V Jinačovicích by se hluk šířil mnohem dál. Komunikace I43 by zde byla v otevřené rovinaté krajině, a navíc podstatná část Jinačovic je na svahu. Protihlukové stěny nebo valy by zde však nestačily, byly by neúčinné. Hluková studie, která byla součástí územní studie pro AZÚR, byla svými chybnými závěry vložena do zadání AZÚR. Tím došlo i k porušení zásady materiální pravdy. 3. Požadujeme, aby transevropská komunikace, známá z minulosti jako D43/R43, nebyla trasována přes území Jinačovic. Je nám známo, že existuje alternativní trasování, a to zcela mimo Jinačovice, tzv. varianta Optimalizovaná. Tato varianta měla být posouzena, protože nepochybně má menší negativní vlivy na obyvatelstvo. <u>Odůvodnění:</u> Optimalizovaná „43“ je obchvatem celé brněnské aglomerace, severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky. Toto je velmi významné oproti „43“ přes Brno, Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice. Návrh AZÚR neposoudil a je tedy chybný. 4. Byla porušena závazná evropská směrnice SEA. <u>Odůvodnění:</u> Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se musely vyhodnotit všechny rozumné alternativy (viz čl. 5 směrnice SEA). Jednou ze známých rozumných alternativ je nepochybně varianta „Optimalizovaná“, pro kterou jsou v platných ZÚR vymezeny územní rezervy. Toto nebylo respektováno a jedná se tedy o zásadní porušení právních předpisů. 5. Chybný výběr variant. <u>Odůvodnění:</u> Převzetí vadné územní studie do Zprávy o uplatňování ZÚR vedlo k vadě AZÚR, a to i vady procesu výběru variant. Výběr ze tří variant v trase bystrcké/bystrcké/bystrcké nebyl výběrem variant. Ten se již protiprávně odehrál při schvalování „Zprávy“, kde byla odmítnuta varianta obchvatu brněnské aglomerace ve prospěch nesmyslné trasy přes Jinačovice a Brno. 6. Doporučení územní studie není ze zákona rozhodnutím <u>Odůvodnění:</u> K odmítnutí varianty obchvatu brněnské aglomerace tak došlo v rozporu se zákonem, přičemž odvolávání se na „doporučení“ územní studie je také nezákonné, protože územní studie není veřejně projednanou územně plánovací dokumentací, ale jen územním podkladem, který nemůže žádnou variantu odmítnout, může varianty jen vyhodnocovat. 7. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem. <u>Odůvodnění:</u> Zákonem o pozemních komunikacích byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní. Všechny silniční varianty v AZÚR jsou tedy protiprávní. Nic na tom nezměnila ani Aktualizace Politiky územního rozvoje ČR, která označila „43“ jako kapacitní silnici S43. I za této situace musí AZÚR ctít zákon o pozemních komunikacích a přípustná je jen D43, a ne I/43. 8. Riziko střetu zájmů zpracovatele AZÚR <u>Odůvodnění:</u> Zpracovatel AZÚR je dlouhodobě zavázán developerovi obytného souboru Kuřim-Záhoří. Nebyl tedy oprávněn zpracovávat AZÚR, neboť toto je dokument, podle kterého je rozhodováno i v územních řízeních ve věcech developera a bylo zde riziko ovlivnění AZÚR ve prospěch developera (např. přesměrování dopravy od lokality Záhoří). Bylo zde tedy jasné identifikované riziko střetu zájmů zpracovatele. Toto kraj neměl připustit.		

9. Systémová podjatost kraje a krajského úřadu.

Odůvodnění: Zahájení řízení o AZÚR v době nouzového stavu bylo vadou. Nebyl zde žádný veřejný zájem pro takovéto „urychlování“. Veřejnými zájmy jsou veřejné zdraví a poskytnutí přiměřeně dlouhé lhůty občanům, aby se mohli s 1500 stranami návrhu AZÚR seznámit. Zjevně tedy k tomu došlo pod tlakem politických slibů, že AZÚR bude schválena do krajských voleb. To je nepřípustné a jasný důkaz o systémové podjatosti kraje od hejtmana až po úředníky.

10. Požadavek na postoupení věci ministerstvu a stanovení nepodjatého pořizovatele

Odůvodnění: Na základě výše uvedeného je tedy nutné, aby pořizování a zpracování AZÚR bylo jako celek opakováno. Pořizováním AZÚR musí být Ministerstvem pro místní rozvoj stanoven krajský úřad takového kraje, který nemá politické zájmy na obsahu AZÚR JMK.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 až 6, neposouzení hlučnosti a znečištění ovzduší v posouzení vlivů na ŽP, chybné posouzení hlučnosti v ÚS JMK, posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě, nesouhlasu s D43/S43 v trase přes území Jinačovic, porušení směrnice SEA, chybný výběr variant, doporučení ÚS JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (ÚS JMK).

K podateli namítanému neposouzení vlivů na životní prostředí a zdraví uvádíme, že 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dokumentace SEA je zpracována v podrobnosti příslušející ZÚR JMK. Dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

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 nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřipustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“*

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.: „Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhopvat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnici uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory

se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.*“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené

varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční síti, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprůnosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčeny orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamována s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítka č. 7, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 8 - riziko střetu zájmů zpracovatele AZÚR

Tvrzení o střetu zájmů jednatelů společnosti knesl kyněl architekti s.r.o. není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK.

KrÚ JMK pro informaci sděluje, že věcně shodná podání obsahující tvrzení o střetu zájmů projektanta ve věci pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla předmětem prošetření KrÚ JMK, přičemž střet zájmů nebyl shledán. Podle informací KrÚ JMK bylo tvrzení o střetu zájmů také předmětem šetření České komory architektů. Rovněž šetřením České komory architektů nebyl střet zájmů shledán.

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 dozorcí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Proti usnesení o zastavení byla podána v dané lhůtě stížnost, která byla dne 7. 1. 2020 doručena DR ČKA. DR ČKA dospěla k závěru, že stížnost neobsahuje žádné nové skutečnosti, které by vedly k podání návrhu na zahájení disciplinárního řízení proti doc. Ing. arch. Jakubu Kynčlovi, Ph.D., podle § 32 odst. 1 Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů. DR ČKA se proto usnesla obnovit disciplinární zjišťování proti Ing. arch. Jiřímu Kneslovi opakovaně zastavit. Dne 4. února 2020 vydala DR ČKA usnesení č.j. DR 2019-06 o opakovaném zastavení disciplinárního zjišťování s Ing. arch. Jiřím Kynčlem.

Námítka č. 9 a č. 10 - systémová podjatost kraje a KrÚ a požadavek na postoupení věci ministerstvu
Námítka systémové podjatosti není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK.

KrÚ JMK konstatuje, že daná námitka, stejně jako věcně obdobné námítky/připomínky nazvané „Námítka systémové podjatosti“ a „Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele“, byla po posouzení z hlediska jejího skutečného obsahu (§ 37 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů) postoupena podle § 14 odst. 4 správnímu řádu k posouzení Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) jako nadřízenému orgánu KrÚ JMK OÚPSŘ.

O námitkách/připomínkách systémové podjatosti rozhodlo ministerstvo MMR usnesením MMR-39857/2020-81-1 ze dne 21.07.2020 o spojení věcí a vedení společného řízení, usnesením MMR-39857/2020-81-2 ze dne 21.07.2020-81-2 nevyhovělo námitce podjatosti ředitele KrÚ JMK tak, že nepřisvědčilo námitce systémové podjatosti ředitele KrÚ JMK a neshledalo důvod k přenesení agendy pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na jiný krajský úřad.

L.2.17. Tomáš Havelka

Poř. číslo	ZV 17	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83569/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Tomáš Havelka (podpisy 110 občanů)			
		Adresa / sídlo		[REDAKCE]			

Námítky

- Požadujeme, aby transevropská komunikace, známá z minulosti jako D43/R43, nebyla trasována přes území Jinačovic. Je nám známo, že existuje alternativní trasování, a to zcela mimo Jinačovice, tzv. varianta „Optimalizovaná. Tato varianta měla být posouzena, protože nepochybně má menší negativní vlivy na obyvatelstvo.**

Odůvodnění:

Optimalizovaná varianta 43 tvoří obchvat celé brněnské aglomerace, severní obchvat Kuřimi a kvalitní obchvat Lipůvky. Toto je velmi významný rozdíl oproti variantě 43 přes Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice a Brno. Návrh AZÚR je chybný, když tuto variantu neposoudil.

- Zadání AZÚR je chybné a nebyla respektována závazná evropská směrnice SEA.**

Odůvodnění:

Bylo povinností KÚ JMK řádně zpracovat návrh zadání AZÚR (Zprávu o uplatňování ZÚR za minulé období). Bylo povinností kraje v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (Vyhodnocení SEA) vyhodnotit všechny rozumné alternativy (viz čl. 5 závazné evropské směrnice SEA). Toto nebylo respektováno a jedná se tedy o porušení právních předpisů.

3. Vyhodnocení hlukové studie pro oblast Jinačovic je zcela vadné

Odůvodnění:

Hluková studie, která byla součástí územní studie pro AZÚR, byla svými závěry vložena do zadání AZÚR. Tím se do zadání AZÚR dostaly chybné závěry hlukové studie. Posouzení v hlukové studii vycházelo z výpočtu hlučnosti jen do vzdálenosti 400 m od komunikace. V Jinačovicích by se hluk šířil mnohem dál, protože mezi Jinačovicemi a navrhovaným koridorem 43 je otevřená rovinatá krajina a podstatná část Jinačovic je na svahu, tedy protihlukové ochrany jako valy nebo stěny by zde byly naprosto neúčinné.

4. Mezi tzv. silničními variantami v územní studii a tím v procesu pořizování AZÚR studii schází silniční varianta v trase varianty D43 „Optimalizované“ a jsou zde jen dopravně a investičně nesmyslné varianty s dvojicí nových paralelních silnic, jedna přes Jinačovice do Brna a druhá v Boskovické brázdě.

Odůvodnění:

Nesmyslnost takto požadované konfigurace dvou nových komunikací je do očí bijící a naznačuje zmanipulovanost postupu AZÚR. Zpracovatel územní studie, jejíž závěry jsou promítnuty jako závazné (a to tedy protiprávně) do návrhu AZÚR evidentně záměrně ani v jedné variantě nevyhodnotil plnohodnotný obchvat celé brněnské aglomerace vedený Boskovickou brázdou.

5. Chybný výběr variant.

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že vadná územní studie s vadnou hlukovou studií byla převzata do *Zprávy o uplatňování ZÚR od roku 2016*, je vadný celý další postup kraje, a to i včetně výběru variant. Výběr ze tří variant v trase bystrcké/bystrcké/bystrcké nebyl výběrem variant, ostatně ten se již protiprávně odehrál při schvalování „Zprávy“, kde byla protiprávně odmítnuta varianta obchvatu brněnské aglomerace ve prospěch nesmyslného vedení tranzitu průtahem Brna.

6. Vadné úkony zastupitelstva JMK.

Odůvodnění:

Zastupitelstvo přes varování navázalo na chybnou územní studii, do pořizování ZÚR neoprávněně zahrnuje jen „Hitlerovu“ trasu 43 a chybně připustilo, že nebyl posouzen ani severní obchvat Kuřimi.

7. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.

Odůvodnění:

Zákonem o pozemních komunikacích byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní. Všechny silniční varianty v AZÚR jsou tedy protiprávní. Nic na tom nezměnila ani Aktualizace Politiky územního rozvoje ČR, která označila „43“ jako kapacitní silnici S43. I za této situace musí AZÚR ctít zákon o pozemních komunikacích a přípustná je jen D43 a ne I/43.

8. Nepřiměřená lhůta na projednávání.

Odůvodnění:

Návrh AZÚR má cca 1500 stran. Toto je mimořádně velký dokument a bylo nutno stanovit **přiměřeně delší lhůtu**. Nebylo možné projednávat současně AZÚR a ÚP Brna. Dny za nouzového stavu nelze počítat do platného běhu lhůty.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 až 6, nesouhlasu s D43/S43 v trase přes území Jinačovic, chybné posouzení hlučnosti v ÚS JMK, posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě, porušení směrnice SEA, chybný výběr variant, vadné úkony zastupitelstva JMK, **se zamítají**.

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dokumentace SEA je zpracována v podrobnosti příslušející ZÚR JMK. Dne 31. ledna 2020 vydalo MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na 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 nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (bližší viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřipustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.: „Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po

uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhopvat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnicí uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito

odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci.** Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejpřínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítka č. 7, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního

rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice-Nebory-Oldřichovice-Jablunkov-státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 8, nepřiměřená lhůta na projednávání, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednán. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato

veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se případně fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za neodůvodněný.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne 07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

L.2.18. Leoš Jelínek

Poř. číslo	ZV 18	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83573/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Ing. Leoš Jelínek (podpisy 336 občanů)				
	Adresa / sídlo		[REDACTED]				

Námítky

1. Je nepřipustné vést transevropskou komunikaci 43 přes Brno-Bosonohy — nejsou vytvářeny předpoklady pro výstavbu 43 — tj. porušení § 18/1 stavebního zákona

Odůvodnění:
V Bosonohách jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity hlučnosti a znečištění ovzduší. Není nijak prokázáno, že by transevropská komunikace 43 měla situaci zlepšit, či dokonce zajistit splnění hygienických limitů. Tranzitní doprava do obydlených a rekreačních oblastí nepatří. Emise hluku a škodlivin z dopravy vedené v těsné blízkosti obytných oblastí jsou nadlimitním negativním vlivem. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

2. Pro oblast Brno-Bosonohy — Troubsko — Ostopovice nebyly v SEA k AZÚR jinak přezkoumatelně a kvantitativně posouzeny kumulativní a synergické vlivy.

Odůvodnění:
Pro neposouzení kumulativních vlivů v této oblasti. Byly zrušeny ZUR z roku 2011. Soud stanovil, že tyto posouzeny být musí, a to nejen kvalitativně, ale i kvantitativně. Toto se nestalo. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

3. Stanovisko SEA k návrhu AZÚR je vadné.

Odůvodnění:
Ve stanovisku SEA z 01/2016 MŽP uvedlo: „Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM₁₀ (místy i PM_{2,5}) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“. S tímto rozparem se zákonem se nové stanovisko SEA nijak nevypořádalo a je tedy vadné. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

4. Stanovisko KHS JMK k návrhu AZÚR je vadné.

Odůvodnění:
Ve stanovisku SEA z 01/2016 MŽP uvedlo: „Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM₁₀ (místy i PM_{2,5}) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel“. S tímto rozparem se zákonem se nové stanovisko KHS JMK nijak nevypořádalo a je tedy vadné. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a nadřízený orgán KHS JMK, tedy Ministerstvo zdravotnictví.

5. Nelze protiprávně slibovat „nadstandardní“ ochranná opatření.

Odůvodnění:
Toto je krajem slibováno na pomýlení veřejnosti. Státní investor nemůže vydat veřejné finance za cokoliv, co není standardní, tj. v souladu s předpisy. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

6. Nevymezení tunelů na území Bosonoh a Troubska

Odůvodnění:
Bez vymezení tunelů v AZÚR nemohlo být provedeno posouzení SEA. Také výrok AZÚR je vadný. Nelze nadmístní tunelové řešení (Brno+Ostopovice) ponechávat do územních plánů obcí. Toto musí být řešeno v ZÚR kraje. Tuto připomínku musí vypořádat MMR, MŽP a KHS JMK.

7. Nedostatečné vymezení tunelů v Bosonohách

Odůvodnění:
Tunely v AZÚR nejsou vymezeny, nicméně v některých pracovních podkladech pro AZÚR se objevily v různých délkách. Tyto dokumenty měly společnou vadu, a to, že zde tunely nebyly dostatečně dlouhé. Nelze zatížit žádnou oblast Bosonoh, tedy ani ulice Práčata a Hoštickou. Tuto připomínku

musí vypořádat MŽP a KHS JMK

8. Ztráta spojení Bystřice — Bosonohy a přetížení Kohoutovic

Odůvodnění:

Návrh napojení 43 na DI ruší přímé spojení Bosonoh a Bystřice. To je nepřijatelné. Také by to vedlo k naprostému přetížení alternativní trasy přes Kohoutovice. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

9. Rozpor s NATURA 2000 — Bosonožský hájek

Odůvodnění:

Návrh AZÚR je likvidační pro uvedenou lokalitu evropského systému NATURA 2000. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK

10. Nepřiměřeně krátká lhůta na projednávání.

Odůvodnění:

AZÚR je mimořádně velký dokument a bylo nutno stanovit přiměřeně delší lhůtu. Nebylo možné projednávat současně AZÚR a ÚP Brna. Dny za nouzového stavu nelze počítat do lhůty.

11. Kraj byl povinen postupovat podle ust. § 19/1/j stavebního zákona j), tj. prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Toto v AZÚR zcela schází a AZÚR musí být přepracován.

Odůvodnění: Je nepochybné, že pokud existují dvě varianty a jedna z nich o 10+ miliard dražší neb je zde mnoho kilometrů tunelů navíc oproti variantě druhé, pak toto nesmí být v AZÚR pominuto. Tuto připomínku musí vypořádat MMR

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 a 2, požadující nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a v SEA nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy pro oblast Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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 tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojmská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO₂. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz*

(hot spot), a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.

- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice $PM_{2,5}$

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ Oxid dusičitý NO_2

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 .
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozadřových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2)	- maximální hodinová koncentrace 82,8 $\mu g/m^3$, imisní limit (IL) 200 $\mu g/m^3$ - četnost překročení IL – 0 případů/rok - MV 19 – 61,8 $\mu g/m^3$, IL nestanoven - průměrná roční koncentrace 13,8 $\mu g/m^3$, IL 40 $\mu g/m^3$
- částice PM_{10}	- maximální denní koncentrace – 102,3 $\mu g/m^3$, imisní limit (IL) 50 $\mu g/m^3$ - četnost překročení IL – 11 případů/rok - průměrná roční koncentrace 19,8 $\mu g/m^3$, IL 40 $\mu g/m^3$
- částice $PM_{2,5}$	- průměrná roční koncentrace 15,3 $\mu g/m^3$, IL 25 $\mu g/m^3$
- oxid siřičitý (SO_2)	- průměrná roční koncentrace 2,7 $\mu g/m^3$

- maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³

- benzen (BZN), B[a]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikrát násobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny oprůměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc.*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhové vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitu, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkuje

významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abrazí vozovky a resuspencí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prokázán pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy v kap. A.6.3. *Hodnocení synergických a kumulativních vlivů*. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Z textů je zřejmé, že se projektant uváděnou oblastí v dokumentaci SEA zabýval.

Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standardní stupnice: -2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

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.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 3 a 4, stanovisko SEA a KHS JMK je vadné, se zamítají.

Odůvodnění:

Úryvky z textu Stanoviska SEA k platné ZÚR JMK 2016 jsou irelevantní. MŽP a KHS vydaly k Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK kladná stanoviska.

Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.:

„MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

Námítka č. 5, nelze slibovat nadstandardní opatření, se zamítá.

Odůvodnění:

ZÚR jsou zvláštním správním aktem smíšené povahy, jenž má relativně abstraktní charakter. Jde o správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku též politické povahy, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a **stanoví požadavky na jejich využití**, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné, konečnou fází lze poté označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo.

Zastupitelstvo kraje jako samosprávný orgán tak při schvalování ZÚR či jejich aktualizace (v zastoupení voličů) projevem své vůle předurčuje podobu kraje jako územně-samosprávného celku. Přitom nezbytně uplatňuje určitou míru politické vůle. Nejvyšší správní soud již dříve vyslovil rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103, obecné závěry, které lze uplatnit i v této věci: „V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

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

V souladu s výše uvedeným jsou v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrhovány nadstandardní opatření, k minimalizaci vlivu na obyvatelstvo.

Námítky č. 6 a 7, nedostatečné vymezení tunelů, se zamítají.

Odůvodnění:

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

Územní plánování je jako celek postaveno na principu postupného nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a případné stanovení jejího republikového či nadmístního

významu v politice územního rozvoje, v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, až po stanovení detailních podmínek, prostorového uspořádání a detailní ochranu veřejných zájmů v územním rozhodnutí.

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

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

Přesné umístění protihlukových opatření bude řešeno v rámci podrobnějších dokumentací.

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.

Námítka č. 8, ztráta spojení Bystrc – Bosonohy, se zamítá.

Odůvodnění:

Propojení MČ Bystrc a Bosonoh jsou podrobností řešení územního plánu. Prověření bylo řešeno v ÚS JMK.

Upřesnění koridoru silnice na území tak, aby jejich 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.

Námítka č. 9, rozpor s Natura 2000 - Bosonožský hájek, se zamítá.

Odůvodnění:

Dotčení lokality Natura 2000 – EVL Bosonožský hájek 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.).

V kap. B.4.7. Vyhodnocení vlivů jednotlivých koridorů a ploch na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno cit.: *“V rámci všech tří variant koridoru DS40 v úseku Troubsko – Kuřim všechny koridory v analogickém územním vymezení procházejí v kontaktu s EVL Bosonožský hájek, kde jsou dva předměty ochrany – TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střešníček pantoflíček. Přímé vlivy na tyto předměty ochrany EVL nejsou vyvolávány. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek. Pro dubohabřiny TPS 9170 v EVL Bosonožský hájek lze pokládat ovlivnění za nepodstatné na*

úrovni nulového vlivu, mírně nepříznivé ovlivnění (-1) lze vlivem depozice očekávat na předmět ochrany střešníků pantoflíček. Stanovení konkrétního rozsahu ovlivnění populace vlivem depozice je pod úrovní podrobnosti ÚPD charakteru ZÚR.“

Projektant se posouzením na předmětnou lokalitu zabýval a z hodnocení je zřejmé, že řešení není pro lokalitu likvidační, jak uvádí podatelé.

Námítka č. 10, nepřiměřeně krátká lhůta na projednávání, se zamítá.

Odůvodnění:

Krajský úřad, jehož působnost ve věcech územního plánování je založena ustanovením § 7 odst. 1 stavebního zákona, postupuje při procesu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje danou problematiku zejména ve svých ustanoveních §§ 36 až 42c. Veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje je upraveno v § 39 stavebního zákona. Podle odst. 1 citovaného ustanovení „*upravený a posouzený návrh zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj životního prostředí a oznámení o konání veřejného projednání doručí krajský úřad veřejnou vyhláškou*“.

Zákon dále stanoví: „*Veřejné projednání návrhu a vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení. V souladu s ustanovením § 25 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a vyznačí se den doručení; současně se písemnost či oznámení zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*“ Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona může každý vůči návrhu zásad územního rozvoje podat připomínku do 7 dnů od veřejného projednání.

V praxi to znamená, že veřejnost má minimálně 30 dnů na to, aby se seznámila s návrhem zásad územního rozvoje, než bude veřejně projednána. Poté má sedm dní na to, aby mohla písemně uplatnit své připomínky. U procesu pořizování územního plánu (§§ 43 až 57 stavebního zákona) je veřejné projednání návrhu upraveno obdobně, viz § 52 stavebního zákona, a to i z hlediska způsobu oznámení návrhu; lhůty, v níž je nejdříve možné konat veřejné projednání; i lhůty pro uplatnění připomínek k návrhu. U obou typů územně plánovací dokumentace jsou popsány lhůty stanoveny jednotně, bez ohledu na velikost kraje, či velikost obce. Lze tak mít za to, že zákonodárce předpokládá, že doba minimálně 15 dnů od doručení vyhlášky (což znamená doba fakticky minimálně 30 dnů od vyvěšení na úřední desce) je dostatečná k tomu, aby se veřejnost mohla plnohodnotně seznámit s návrhem (včetně související dokumentace) zásad územního rozvoje kraje, resp. územního plánu i velkých měst (např. hl. města Prahy) a případně proti němu pak uplatnit své připomínky.

Tyto zákonné lhůty byly v dané věci dodrženy. Termín veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byl vyhlášen veřejnou vyhláškou, která byla podle § 25 správního řádu vyvěšena na úřední desce JMK a současně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup dne 07.05.2020. Tato veřejná vyhláška byla řádně doručena. Stanovila termín veřejného projednání na 09.06.2020. Fakt, že v den vyhlášení termínu a způsobu veřejného projednání, ještě několik dnů trval nouzový stav vyhlášený vládou ČR v souvislosti s pandemií COVID-19, není relevantní. Veřejná vyhláška, kterou byl termín a způsob veřejného projednání určen, byla totiž rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup (viz § 25 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Rovněž omezení v době končícího nouzového stavu nebyla podle KrÚ JMK OÚPSŘ takové povahy, aby veřejnosti znemožňovaly seznámit se případně fyzicky s obsahem úřední desky KrÚ JMK. S ohledem na uvedené skutečnosti požaduje KrÚ JMK OÚPSŘ argument o nemožnosti seznámit se s veřejnou vyhláškou, resp. obsahem návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v době od zveřejnění veřejné vyhlášky do ukončení nouzového stavu (11.05.2020) za neodůvodněný.

K souběhu veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a návrhu Územního plánu města Brna došlo neplánovaně, v důsledku pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášené Světovou zdravotnickou organizací. S ohledem na vyhlášení nouzového stavu a přijatá opatření musel krajský úřad odložit vyhlášení termínu veřejného projednání. Po zlepšení epidemiologické situace a s blížícím se koncem nouzového stavu krajský úřad po zvážení možných zdravotních rizik vyhlásil dne

07.05.2020 termín veřejného projednání na 09.06.2020.

KrÚ JMK OÚPSŘ svůj postup v dané věci konzultoval se svým nadřízeným orgánem – Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Ministerstvo po posouzení konstatovalo, že postup KrÚ JMK OÚPSŘ splňuje veškeré podmínky, které metodické sdělení MMR k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie.

Termín veřejného projednávání Územního plánu města Brna byl s ohledem na pandemii koronaviru posunut dvakrát. Původní termín veřejného projednání stanovený na 06.05.2020 byl nejprve posunut na 17.06.2020 a poté na 22.-23.06.2020, kdy také veřejné projednání skutečně proběhlo. Návrh Územního plánu města Brna přitom byl veřejnosti k dispozici a prostudování nepřetržitě od 24.03.2020, kdy byl umístěn na úřední desku Magistrátu města Brna a současně zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. To znamená, že veřejnost měla možnost studovat návrh nového Územního plánu města Brna tři měsíce, než bylo jeho veřejné projednání. Resp. měla možnost věnovat 44 dnů výhradně studiu dokumentace související s Územním plánem města Brna; a ode dne 07.05.2020, kdy byl na úřední desce krajského úřadu a způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejněn návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, měla veřejnost možnost 33 dnů studovat návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veškerou dokumentaci, která s ním souvisí. I když se veřejné projednání obou typů územně plánovací dokumentace s ohledem na pandemii částečně překrývalo, není námitka na nedostatek času ke prostudování důvodná. Doba, kdy se veřejnost mohla s oběma návrhy seznámit, splňovala v případě Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zákonnou lhůtu, v případě návrhu Územního plánu města Brna ji překročila téměř trojnásobně. S ohledem na to nelze mít námitky na nedostatečně dlouhou lhůtu za opodstatněné.

K tomu je nutné dodat, že KrÚ JMK veškeré aktuality v procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dlouhodobě, systematicky a nad rámec svých zákonných povinností zaznamenává na krajských stránkách www.zurka.cz.

V září 2019 bylo zahájeno společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a veřejnost byla s tímto návrhem seznámena, což dokládá množství zaslaných připomínek. Dokumentace měla ve Výroku 65 stran, Odůvodnění 218 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 329 stran. Po společném jednání a výběru variant Zastupitelstvem JMK se rozsah dokumentace změnil minimálně, jen v případě variant byly některé vypuštěny. Dále byly provedeny pouze drobné úpravy textu a případně tiskové opravy. Dokumentace pro veřejné projednání obsahuje ve Výroku 61 stran, Odůvodnění 254 stran a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 337 stran. Tvzení o nemožnosti seznámení se s dokumentací obsahující cca 1500 stran je tak zavádějící a nepravdivé.

Námitka č. 11, povinnost postupovat podle ust. § 19/1/j stavebního zákona, se zamítá.

Odůvodnění:

Územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat odhady nákladů pro jednotlivé varianty.

L.2.19. Josef Komárek

Poř. číslo	ZV 19	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83678/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Ing. Josef Komárek (podpisy 99 občanů)			
		Adresa / sídlo					
Námitky							
1. Požadujeme, aby transevropská komunikace, známá z minulosti jako D43/R43, nebyla trasována těsně u obydleného území na východní straně Všechovic. Je nám známo, že existuje alternativní trasování, tzv. varianta „Optimalizovaná. Tato varianta měla být posouzena, protože nepochybně má menší negativní vlivy na obyvatelstvo.							
Odůvodnění:							

Optimalizovaná varianta 43 tvoří obchvat celé brněnské aglomerace, severní obchvat Kuřimi a kvalitní obchvat Lipůvky. Toto je velmi významný rozdíl oproti variantě 43 přes Drásov, Malhostovice, Skaličku, Všechnovice, Malou Lhotu Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice, Brno a Troubsko. Návrh AZÚR je chybný, když tuto variantu neposoudil. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS JMK.

2. Vyhodnocení hlukové studie pro oblast Všechnovic je zcela vadné

Odůvodnění:

Hluková studie, která byla součástí územní studie pro AZÚR, byla svými závěry vložena do zadání AZÚR. Tím se do zadání AZÚR dostaly chybné závěry hlukové studie. Posouzení v hlukové studii chybně vycházelo z výpočtu hlučnosti jen do vzdálenosti 400 m od komunikace. Ve Všechnovicích by naopak byla dotčena prakticky celá obec. Tuto připomínku musí vypořádat Krajská hygienická stanice (KHS).

3. Vyhodnocení SEA pro navrhovanou variantu 43 přes Drásov, Malhostovice, Skaličku, Všechnovice, Malou Lhotu, Žernovník, Lubě a Hluboké Dvory v AZÚR absentuje

Odůvodnění:

Vyhodnocení SEA při pořizování AZÚR není formalitou. Předložené vyhodnocení je věcně zcela bezcenné a nijak neřeší posouzení vlivů na tyto obce. Samotný dokument SEA je plný obecných a nic neříkajících tvrzení. Zjevně cílem jen bylo popsat co nejvíce papíru. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS.

4. Navržená komunikace 43 je likvidační pro cennou oblast „Krkatá bába“

Odůvodnění:

Oblast „Krkatá Bába“ je výjimečnou lokalitou. Nechtěla ji zničit ani okupační moc za 2. Světové války. Návrh AZÚR je však lokalitu likvidační. V SEA nebyl vliv na tuto cennou lokalitu řádně vyhodnocen. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a AOPK.

5. Zadání AZÚR je chybné a nebyla respektována závazná evropská směrnice SEA.

Odůvodnění:

Bylo povinností KÚ JMK řádně zpracovat návrh zadání AZÚR (Zprávu o uplatňování ZÚR). Bylo povinností kraje v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (Vyhodnocení SEA) vyhodnotit všechny rozumné alternativy (viz čl. 5 závazné evropské směrnice SEA). Toto nebylo respektováno a jedná se tedy o porušení právních předpisů. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP.

6. Mezi tzv. silničními variantami v územní studii a tím v procesu pořizování AZÚR studii schází silniční varianta v trase varianty D43 „Optimalizované“ a jsou zde jen dopravně a investičně nesmyslné varianty s dvojicí nových paralelních silnic, jedna přes Jinačovice do Brna a druhá v Boskovické brázdě.

Odůvodnění:

Nesmyslnost takto požadované konfigurace dvou nových komunikací je do očí bijící a naznačuje zmanipulovanost postupu AZÚR. Zpracovatel územní studie, jejíž závěry jsou promítnuty jako závazné (a to tedy protiprávně) do návrhu AZÚR evidentně záměrně ani v jedné variantě nevyhodnotil plnohodnotný obchvat celé brněnské aglomerace vedený Boskovickou brázdou.

7. Chybný výběr variant a porušení zákona

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že vadná územní studie s vadnou hlukovou studií byla převzata do Zprávy o uplatňování ZÚR od roku 2016, je vadný celý další postup kraje, a to i včetně výběru variant. Výběr ze tří variant v trase **bystrcké/bystrcké/bystrcké** nebyl výběrem variant, ostatně ten se již protiprávně odehrál při schvalování „Zprávy“, kde byla protiprávně odmítnuta varianta obchvatu brněnské aglomerace ve prospěch nesmyslného vedení tranzitu průtahem Brna. Kraj vědomě zapracoval závěry chybné územní studie do Zprávy o uplatňování ZÚR, a tak došlo protiprávně k výběru variant (odmítnutí varianty s obchvatech Brna) ve fázi řízení, kdy to stavební zákon nepřipouští. Tuto připomínku musí vypořádat MMR.

8. Trasování 43 ve Všechovicích, Drásově a Malhostovicích je v záplavové zóně.

Odůvodnění:

Tento konflikt není v AZÚR řešen. To je zásadní vada. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a Ministerstvo dopravy.

9. Je vadné hodnocení SEA a tím je vadné i stanovisko SEA.

Odůvodnění:

SEA k AZÚR se nijak konkrétně nezabývá vlivy na obec Všechnovice. Přitom podle rozsudku Nejvyššího správního soud z roku 2012, kterým byly zrušeny ZÚR JMK z roku 2011, NSS autoritativně konstatoval, že posouzení SEA musí být jak kvalitativní, ta kvantitativní. Toto vyhodnocení absentuje. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP

10. Je vadné stanovisko KHS JMK.

Odůvodnění:

KHS JMK byla prokazatelně informována o vadách hlukové studie. Přesto vydala souhlasné stanovisko. Navíc proti expertnímu hodnocení hlukové studie ing. Šnajdrem kraj nepostavil žádné jiné vyhodnocení, tedy vědomě pokračoval v chybném řízení pro AZÚR. Reakce zpracovatelů hlukové a územní studie je reakcí osob podjatých. Tuto připomínku musí vypořádat MŽP a KHS.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1, 2, 5, 6 a 7, vyhodnocení hlukové studie pro oblast Všechnovic, chybný výběr variant, zapracování varianty Optimalizované, **se zamítají.**

Odůvodnění:

K vedení tranzitu průtahem Brna uvádíme, že 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 spojit:

- 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).

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.

Námítky směřují k podkladu pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, tj. k Územní studii JMK. Součástí ÚS JMK bylo dopravní modelování, hluková studie, rozptylová studie a posouzení variant na ŽP a lidské zdraví. Námítky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „*Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.*“ Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem, rozptylové studie a hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního

zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

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 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.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“*

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.:*“Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA*

neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhovat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnici uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválilo, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Námítky č. 3 a 9, vyhodnocení SEA v AZÚR absentuje, je vadné hodnocení SEA a tím i stanovisko SEA, se zamítají.

Odůvodnění:

Podatelé konkrétně neuvádí, v čem spatřují nesprávnost vyhodnocení vlivů na ŽP.

Postup hodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí. Tento postup byl použit při hodnocení ZÚR JMK a byl respektován při předkládaném hodnocení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. MŽP dne 31. ledna 2020 vydalo k návrhu koncepce Aktualizace č. 1 ZÚR JMK souhlasné stanovisko SEA. Z vyhodnocení vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant vlivy dotčením v podání jmenované obce zabýval. Hodnocení SEA je zpracováno v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK a nelze tedy dovozovat neřešení posouzení vlivů na konkrétní

obec jen z důvodu neuvedení názvu obce v textu hodnocení.

Při kvantitativním hodnocení vlivů je použita standartní stupnici: -2 potenciální významný negativní vliv, -1 potenciální mírný negativní vliv, 0 nulový nebo zanedbatelný vliv, +1 potenciální mírný pozitivní vliv, +2 potenciální významný pozitivní vliv. Tato stupnice je také doporučena Metodikou MŽP. Vysvětlení jednotlivých vlivů a stupnice hodnocení je v příloze 1 Metodické vysvětlení.

Námítka č. 4, komunikace 43 je likvidační pro celou oblast Krkatá bába, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Dotčení PP Krkatá Bába je hodnoceno v oddílu A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na ŽP (např. kap. A.4.3., A.7.2. a A.11.3.)

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 kap. A.11. *Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí* jsou u záměru silnice 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. V bodě d) je uvedeno *Zpřesnit a vymežit koridor DS41 s ohledem na minimalizaci případně vyloučení vlivů na PP Krkatá Bába, PR Obůrky – Třeštnec a jejich ochranná pásma a ochranné pásmo PP Čtvrťky za Bořím, zajištění dostatečné propustnosti silničního tělesa pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny. Minimalizovat zásah silnice do prostoru PP Krkatá Bába formou přemostění.*

Z textu je zřejmé, že se projektant posouzením vlivů na PP Krkatá Bába zabýval a navrhl požadavky k minimalizaci vlivů promítnuté do Stanoviska SEA.

Námítka č. 8, trasování 43 ve Všechovicích, Drásově a Malhostovicích je v záplavové zóně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

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). Koridor D41 silnice I/43 byl hodnocen viz oddíl A SEA. V kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* jsou popsány potencionální vlivy. Z vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant dotčením záplavového území zabýval a došel k závěru, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování konkrétně požadavek na *minimalizaci vlivů na odtokové poměry a čistotu povrchových vod.*

Námítka č. 10, je vadné stanovisko KHS, **se zamítá.**

Odůvodnění:

KHS vydalo k Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK kladné stanovisko.

Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními předpisy a nevydává tak usnesení podle § 156 odst. 2 správního řádu, neboť pro to neshledalo důvody.

K ÚS JMK a její části, hlukové studii viz Příloha vyhodnocení.

L.2.20. Jaromír Šťastný

Poř. číslo	ZV 20	Datum	15.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83708/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:		Jaromír Šťastný (podpisy 22 občanů)				
	Adresa / sídlo						

Námítky

Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:

1. Možný střet zájmů zpracovatele AZÚR

Dokument, podle kterého je rozhodováno i v územních řízeních ve věcech developera pro plánovanou zástavbu Kuřim – Záhoří v trase severního obchvatu Kuřimi vytváří riziko ovlivnění AZÚR ve prospěch developera (např. přesměrování dopravy od lokality Záhoří). Bylo zde tedy jasně identifikované riziko střetu zájmů zpracovatele.

Kraj nemá zadávat zakázky zpracovateli u něhož není zřejmé, či zájmy hájí a má jasně definovat provedení a finanční zátěž navrhovaných komunikací.

2. Trasování transevropské komunikace č. „43“ v blízkosti obytné části obce Skalička v územní rezervě.

Nepřípustnost nadužívání územních rezerv, kdy s ohledem na dané šířky těchto napláňovaných územních rezerv v platných územních plánech obcí hrozí výstavba dnes neurčitě označené komunikace č.43 v samotné blízkosti obytné zóny obce Skalička, kdy vliv proudění vzduchu v Boskovické brázdě, hluchost a znečištění ovzduší nebyly v posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví (SEA) pro obec Skalička posouzeny.

Celý návrh AZÚR, včetně SEA, je nutné přepracovat.

3. Možné poškození zdrojů pitné vody pro obce Všechnovice a Skalička v navrhovaném trasování transevropské komunikace č. „43“

AZÚR se nezabývá skutečností že výstavba komunikace č.43 v navrhované variantě trasy „německá“ negativně ovlivní mimo jiné zdroje pitné vody pro obce Skalička a Všechnovice.

Žádáme o vypracování posudku vlivu plánované výstavby komunikace č.43 na stávající zdroj pitné vody pro obce Všechnovice a Skalička.

4. Požadujeme zveřejnění kalkulace nákladů pro výstavbu tunelů v oblasti brněnské aglomerace, a to zejména Bystrc, Malhostovice-Drásov dle slibů odborných zástupců JmK.

Odůvodnění: Odborní zástupci JmK podílející se na tvorbě AZÚR bez jakéhokoliv omezení veřejně slibují výstavbu zásadního podzemního trasování komunikace 43 (tubusy, tunely, podjezdy apod.) v problémových lokalitách, kde dochází k překračování limitů znečištění ŽR. Nákladnost těchto staveb JmK nezohledňuje a nezveřejňuje při výběru vhodné varianty trasy komunikace č.43.

5. Silniční varianta 43 je v rozporu se zákonem.

Odůvodnění: Zákonem o pozemních komunikacích byla rychlostní silnice R43 změněna na dálnici D43. Zákon byl respektován v ZÚR z roku 2016, ale není respektován nyní. Všechny silniční varianty v AZÚR jsou tedy protiprávní. Nic na tom nezměnila ani Aktualizace Politiky územního rozvoje ČR, která označila „43“ jako kapacitní silnici S43. I za této situace musí AZÚR ctít zákon o pozemních komunikacích a přípustná je jen D43, a ne I/43.

6. Požadujeme, aby transevropská komunikace, známá z minulosti jako D43/R43, nebyla trasována přes katastrální území Skalička u Tišnova. Je nám známo, že existuje alternativní trasování, a to zcela mimo obec a katastrální území Skalička, tzv. varianta Optimalizovaná. Tato varianta měla být posouzena, protože nepochybně má menší negativní vlivy na obyvatelstvo.

Odůvodnění: Optimalizovaná „43“ je obchvatem celé brněnské aglomerace, severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky a Lažan. Toto je velmi významné oproti „43“ přes Brno,

Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice.

Návrh AZÚR variantu „trasa optimalizovaná“ neposoudil a je tedy chybný.

7. Byla porušena závazná evropská směrnice SEA.

Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se musely vyhodnotit všechny rozumné alternativy (viz čl. 5 směrnice SEA). Jednou ze známých rozumných alternativ je nepochybně varianta „Optimalizovaná“, pro kterou jsou v platných územních plánech obcí a ZÚR vymezeny územní rezervy. Toto nebylo respektováno a jedná se tedy o zásadní porušení právních předpisů.

8. Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele

Odůvodnění: Na základě výše uvedeného je tedy nutné, aby pořizování a zpracování AZÚR bylo jako celek opakováno. Pořizováním AZÚR musí být Ministerstvem pro místní rozvoj stanoven krajský úřad takového kraje, který nemá politické, či finanční zájmy na obsahu AZÚR JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1 - možný střet zájmů zpracovatele AZÚR

Tvrzení o střetu zájmů jednatelů společnosti knesl kynčl architekti s.r.o. není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK.

KrÚ JMK pro informaci sděluje, že věcně shodná podání obsahující tvrzení o střetu zájmů projektanta ve věci pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla předmětem prošetření KrÚ JMK, přičemž střet zájmů nebyl shledán. Podle informací KrÚ JMK bylo tvrzení o střetu zájmů také předmětem šetření České komory architektů. Rovněž šetřením České komory architektů nebyl střet zájmů shledán.

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 dozorcí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Proti usnesení o zastavení byla podána v dané lhůtě stížnost, která byla dne 7. 1. 2020 doručena DR ČKA. DR ČKA dospěla k závěru, že stížnost neobsahuje žádné nové skutečnosti, které by vedly k podání návrhu na zahájení disciplinárního řízení proti doc. Ing. arch. Jakubu Kynčlovi, Ph.D., podle § 32 odst. 1 Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů. DR ČKA se proto usnesla obnovené disciplinární zjišťování proti Ing. arch. Jiřímu Kneslovi opakovaně zastavit. Dne 4. února 2020 vydala DR ČKA usnesení č.j. DR 2019-06 o opakovaném zastavení disciplinárního zjišťování s Ing. arch. Jiřím Kynčlem.

Námítka č. 2, 6 a 7, trasování transevropské komunikace 43 v blízkosti obytné části obce Skalička, chybný výběr variant, zpracování varianty Optimalizované, porušení evropské směrnice SEA, se zamítají.

Odůvodnění:

K vedení tranzitu průtahem Brna uvádíme, že 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 spojit:

- Městské uzly typu:
 - o 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).

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.

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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Námítka k nadužívání územních rezerv je bezpředmětná. Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezuje koridor silnice I/43 jako veřejně prospěšnou stavbu.

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 určených.

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

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, DS41-A a DS41-B 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.

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.: „Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území** a k aktualizaci ZÚR.“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhovat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnici uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).“

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory

se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Námítka č. 3, možnost poškození zdrojů pitné vody pro obce Všechnovice a Skalička, se zamítá.

Odůvodnění:

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). Koridor D41 silnice I/43 byl hodnocen viz oddíl A SEA. V kap. A.6.2.6. *Vlivy na povrchové a podzemní vody* jsou popsány potencionální vlivy. Z vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DS41 v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách je zřejmé, že se projektant dotčením podzemních vod zabýval a došel k závěru, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu [14] do Úkolů pro územní plánování konkrétně požadavek na *minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně*.

Námítka č. 4, zveřejnění kalkulace nákladů pro výstavbu tunelů, se zamítá.

Odůvodnění:

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

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

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

územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

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

Závěrem lze konstatovat, že územní plánování má za úkol *prověřovat a vytvářet v území podmínky* Nikoli dokládat kalkulace nákladů pro výstavbu tunelů.

Námítka č. 5, rozpor se zákonem o pozemních komunikacích, se zamítá.

Odůvodnění:

Pro stanovení parametrů silnice je z hlediska územně plánovacího rozhodná Politika územního rozvoje, která dle její Aktualizace č. 2 vymezuje koridor kapacitní silnice S43 jako rozvojový záměr, u kterého budou parametry teprve stanoveny. V souladu s Aktualizací č. 2 PÚR ČR lze v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vymezit koridor pro D43 nebo pro I/43.

V zákoně o pozemních komunikacích není uveden termín „S43“ – tj. kapacitní komunikace. Je to termín použitý pro Politiku územního rozvoje ČR, která je vydávána podle stavebního zákona. Z toho vyplývá, že nemůže být návrh v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích.

Všechny pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení D (zde D43). V transevropské síti jsou zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy (např. silnice I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN), respektive nedokončená I/35 v úseku Turnov-Úlibice označená v platné PUR jako S5 nebo I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Nebory – Oldřichovice – Jablunkov – státnice hranice ČR/SR.

Pro úplnost lze uvést, že na základě zákona č. 268/2015 Sb. (novela zákona č. 13/1997 Sb.) byly do kategorie dálnic II. třídy převedeny veškeré stávající provozované rychlostní silnice. Následně byly na základě rozhodnutí MD výběrově některé nově takto vzniklé dálnice II. třídy zařazeny zpět do kategorie silnic I. třídy (např. již jmenovaná I/35 Turnov – Liberec).

Změna dle zákona č. 268/2015 Sb. se netýkala plánovaných rychlostních silnic (tedy ani rychlostní silnice R43) zahrnutých zatím pouze v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR), či v zásadách územního rozvoje krajů nebo v územních plánech (ÚPD).

Námítka č. 8 - požadavek na postoupení věci MMR

Požadavek na postoupení věci MMR není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK.

KrÚ JMK konstatuje, že daná námitka, stejně jako věcně obdobné námítky/připomínky nazvané „Námítka systémové podjatosti“ a „Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele“, byla po posouzení z hlediska jejího skutečného obsahu (§ 37 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů) postoupena podle § 14 odst. 4 správním řádu k posouzení Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) jako nadřízenému orgánu KrÚ JMK OÚPSŘ.

L.2.21. Matěj Hollan

Poř. číslo	ZV 21	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 83718/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:		Matěj Hollan (podpisy 386 občanů)			
		Adresa / sídlo		[REDACTED]			
Námítky							
Průvodní dopis k podání NÁMITEK zástupce veřejnosti k návrhu Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK (2020 na základě věcně shodných připomínek							

Já, Matěj Hollan jako zástupce veřejnosti zmocněný na 41 arších 283 podpisy obyvatel Statutárního města Brna, kteří podepsali věcně shodnou připomínku (posílám poštou), tímto podávám na Krajský úřad Jihomoravského kraje námitky k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK (dále jen AI ZÚR JMK), které se týkající Železničního uzlu Brno a zapojení VRT. Mimobrněšší nebo s neúplnou či nečitelnou adresou jsou označeni hvězdičkou a nepočítal jsem je.

Námitky jsou podrobně rozvedeny v samostatném dokumentu a jeho přílohách a jsou online dostupné na https://drive.google.com/drive/folders/1kWZe5RIZB_vQi7zgvHedc4bKPIMvRKS?usp=sharing:

Stručné shrnutí námitek:

1. Námitky ke stanovení rezervy pro průchod železničních tratí ŽUBem v obou základních variantách modernizace ŽUB

1.1. Námitka ke splnění požadavku stavebního zákona na pořizovatele krajské územně plánovací dokumentace

Požaduji, aby kraj stanovil koridor pro železniční dopravu pro tratě ŽUB (zejména pro 1. TŽK) v rámci Aktualizace ZUR a byl tak v souladu s vlastním komplexním zdůvodněním.

1.2. Námitka na nutnost stanovit územní rezervu pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity železniční sítě pro nákladní i osobní dopravu

De iure ani de facto v tuto chvíli neexistuje a nemůže existovat žádné závazné rozhodnutí o finálním výběru varianty modernizace ŽUB, proto požaduji, aby Kraj do doby finálního rozhodnutí umožňoval formou územní rezervy v ZÚR variantní vedení tratí pro všechny varianty obsažené v SP ŽUB, anebo aby sám vyloučil v rámci varianty Ab všechna „kritická místa a úzká hrdla“, jak sám sobě ukládá.

Požaduji taktéž upravit vyjmenované texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, jako že je možné zrušit územní rezervy pro „nepotvrzenou“ variantu Petrov, protože bylo rozhodnuto o výběru varianty modernizace ŽUB atd.

1.3. Námitka na nutnost stanovit územní rezervu pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity návazné sítě MHD a SJKD

Kraj je povinen v rámci ZÚR vytvořit podmínky pro co nejkvalitnější železniční dopravu a „k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy“, tedy musí systémem rezervy nebo návrhového koridoru zajistit možnost realizace modernizace ŽUB v obou základních variantách.

Na základě výše uvedeného odůvodnění požaduji, aby Kraj do doby finálního dořešení varianty modernizace ŽUB s ohledem na zachování funkčnosti systému veřejné dopravy na území města Brna, která dle aktuálního stavu poznání není ve variantách A „Řeka“ možná bez realizace SJKD, (při čemž ale dosud nebyla zadána Studie proveditelnosti SJKD) v rámci Aktualizace Zásad územního rozvoje garantoval možnost realizace modernizace ŽUB ve všech základních variantách (míněny varianty SP ŽUB A „Řeka“ a B „Petrov“).

Požaduji taktéž upravit příslušné texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, jako že je možné zrušit „nepotvrzenou“ variantu Petrov, že bylo rozhodnuto o výběru varianty atd.

2. Námitka k ponechání variantních rezerv pro RDZ02 a RDZ04, zejména pro VRT ve variantě trasy Javůrek — Žebětín — Brno, střed

S ohledem na zdůvodnění uvedené v námitce nesouhlasím s vypuštěním rezerv RDZ02 a RDZ04 a požaduji jejich ponechání do doby skutečného rozhodnutí o variantě modernizace ŽUB a o způsobu řešení VRT Praha-Brno a do doby dořešení celkově funkčního systému hromadné osobní dopravy na území města Brna.

3. Námitka k Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území

V předmětném dokumentu požaduji upravit na str. 27 v tabulce č. 2.8 text na „K dosažení cíle A1 ZÚR JMK nepřispívají vymezením záměrů modernizace železničních tras (vč. koridorů vysokorychlostních

tratí), protože kapacitu pro nákladní železniční dopravu se dle SP ŽUB ve vybrané variantě snižuje, jak dokládá mimo jiné zadávací dokumentace k aktuálně tvořené projektové dokumentaci „Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice“.

Kompletní námitky zástupce veřejnosti Matěje Hollana na základě věcně shodných připomínek občanů Jihomoravského kraje k Aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje týkající se Železničního uzlu Brno a zapojení VRT

Citace, k nimž se námitky vyjadřují:

A)

„Odůvodnění Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ na str. 147, viz https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_5/TEXTOVA_CAST/ODUVODNENI/IIG.pdf#view=fit:

„Koncepte dopravy Jihomoravského kraje navržená v ZÚR JMK vychází z následujících zásad a principů:

- Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované i nemotorové s návaznostmi na postupně modernizovanou infrastrukturu sousedních krajů a států.
- Prioritou rozvoje dopravní infrastruktury je vytvoření územních podmínek pro dostavbu postupně realizované dopravní sítě transevropského (TEN-T) a republikového významu a pro přestavbu, zkapacitnění a modernizaci stávající silniční a železniční sítě s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel s ohledem na přepravní vztahy, ochranu životního prostředí a lidského zdraví.
- Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno
- Vytvoření územních podmínek pro možnou územní stabilizaci vedení transevropských koridorů pro rychlá kolejová spojení (VRT) procházející územím Jihomoravského kraje a jejich zapojení do železničního uzlu Brno,

B)

„Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území“ se na str. 27 v tabulce č. 2.8 v rámci části „Opatření v sektoru doprava“, viz

https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA_CAST/VURU/IIIA.pdf#view=fit:

„Cíle (opatření):

Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (do roku 2030 zajistit přesun minimálně 30 % podílu dálkové nákladní přepravy na železniční a lodní dopravu adekvátně podmínkám ČR).

Vztah: 1

Komentář: K dosažení cíle přispívají AI ZÚR JMK vymezením záměrů modernizace železničních tras (vč. koridorů vysokorychlostních tratí), které navýší kapacitu pro nákladní železniční dopravu a mohou tak přispět k podpoře přesunu nákladní dopravy ze silnic na železnici.”

C)

V Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Příloha odůvodnění AI ZÚR JMK, Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn, https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA_CAST/VURU/IIIA.pdf#view=fit strana 152 v rámci kapitoly Železniční doprava, Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje, VRT (Praha — Havlíčkův Brod —) hranice kraje — Brno, pod body ö. 305 a 306:

„(305) RDZ02 VRT Javůrek - Brno

RDZ02 A Varianta A „Řeka“

- Vedení koridoru: Javůrek — Popůvky — Ostopovice — Brno, Horní Heršpice (napojení na železniční

trať č. 250).

- šířka koridoru:
- při předpokládaném vedení po povrchu:
- 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Domašov, Javůrek, Ostopovice, Ostrovačice, Veverské Knínice;
- minimálně 210 m;
- 100 m v zastavěném území Brna.

Územní identifikace:

SO ORP Brno obec Brno

SO ORP Rosice obec Domašov, Javůrek, Ostrovačice, Říčany, Říčky, Veverské Knínice

SO ORP Šlapanice obec Moravany, Omice, Ostopovice, Popůvky, Troubsko

~~RDZ02-B Varianta B „Petrov“~~

~~• Vedení koridoru: Javůrek – Žebětín – Brno, střed.~~

~~• Šířka koridoru:~~

~~– při předpokládaném vedení po povrchu:~~

~~• 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Domašov, Javůrek, Veverské Knínice;~~

~~• minimálně 210 m;~~

~~• 100 m v zastavěném území Brna.~~

~~Územní identifikace:~~

~~SO ORP Brno obec Brno~~

~~SO ORP Rosice obec Domašov, Javůrek, Říčky, Veverské Knínice~~

(306) Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v koridorech územní rezervy vysokorychlostní trati VRT Praha – Brno se na území JMK stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území, tato kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a tyto úkoly pro územní plánování:

Požadavky na uspořádání a využití území

a) Vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků variant VRT (Praha – Brno), na území JMK v úseku hranice kraje – Přibyslavice – Javůrek a variantním v úseku Javůrek – Brno včetně všech souvisejících staveb.

b) V koordinaci s koncepcí přestavby ŽUB a podmínkami průchodu rychlých spojení (jejichž součástí jsou i trasy VRT) územím Brna a OB3 metropolitní rozvojovou oblastí Brno vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků dopravně účinného a ekonomicky rentabilního vedení nových tratí rychlých spojení a jejich vzájemného propojení s tratěmi ostatními.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území

a) **Dopravně inženýrské hodnocení včetně širších souvislostí.**

b) Územní podmínky a průchodnost územím.

c) Vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví.

d) Socioekonomické důsledky záměru na územní podmínky a změnu v území.

Úkoly pro územní plánování

a) V ÚPD dotčených obcí vymezit územní rezervu pro varianty VRT hranice kraje – Javůrek – Brno a stanovit podmínky pro její využití

[https://www.kr-](https://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA_CAST/ODUVODNENI/II_priloha.pdf#view=fit)

[jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA_CAST/ODUVODNENI/II_priloha.pdf#view=fit](https://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA_CAST/ODUVODNENI/II_priloha.pdf#view=fit)

D)

V „Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Kapitola G Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“, viz https://kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a1_vp/TEXTOVA CAST/VURU/IIG.pdf#view=fit: na straně č. 86:

„Koncepce dopravy Jihomoravského kraje navržená v ZÚR JMK a v jejích Aktualizaci č. 1 vychází z následujících zásad a principů:

- **Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované i nemotorové s návaznostmi na postupně modernizovanou infrastrukturu sousedních krajů a států.**
- **Prioritou rozvoje dopravní infrastruktury je vytvoření územních podmínek pro dostavbu postupně realizované dopravní Sítě transevropského (TEN-T) a republikového významu a pro přestavbu, zkapacitnění a modernizaci stávající silniční a železniční sítě s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel s ohledem na přepravní vztahy, ochranu životního prostředí a lidského zdraví.**
- **Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno, dopravy kombinované včetně veřejných terminálů s vazbou na logistická centra, integrovaného dopravního systému včetně terminálů IDS a cyklistické dopravy jako každodenní formy přepravy na krátké vzdálenosti.**
- **Vytvoření územních podmínek pro rozvoj letecké dopravy osob i nákladu (návaznost na VLC Brno) a dále infrastruktury pro rozvoj rekreace, prioritně vodní cesty — Bažův kanál a páteřních cyklistických tras a stezek**
- **Vytvoření územních podmínek pro možnou územní stabilizaci vedení transevropských koridorů pro rychlá kolejová spojení (VRT) procházející územím Jihomoravského kraje a jejich zapojení do železničního uzlu Brno.”**

A dále v rámci sekce „PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY“ na straně 201:

- RDZ02 VRT Javůrek — Brno (k bodům 303, 305, 306 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena varianta územní rezervy RDZ02-B (Varianta Petrov), bylo změněno označení dosavadní varianty RDZ02-A na RDZ02.

Odůvodnění:

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“, tj. v tomto případě variantu RDZ02-B. Protože dále již není spojení Javůrek — Brno sledováno ve variantách, je možné zbývající trasu územní rezervy podél dálnice D1 označit jako RDZ02. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha — Brno — Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020. Do té doby není k dispozici relevantní podklad, na základě kterého by bylo možné rozhodnout o územní rezervě RDZ02 (zrušení a nahrazení návrhovým koridorem). Proto je územní rezerva v ZÚR JMK ponechána.“

a dále na str. 201:

- RDZ04 Nová trať Brno, Slatinka — Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB Petrov (k bodům 309, 310 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny obé varianty územní rezervy RDZ04, tj. RDZ04.A a RDZ04-B.

Odůvodnění:

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“, tj. v tomto případě variantu RDZ04-A i RDZ04-B"

a dále str. 203:

- RDZ08 trať č 300 a 340 Zbýšov — Slavkov u Brna („Křenovická spojka") (k bodům 317, 318 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ08 ve variantách RDZ08-A (jižní) a RDZ08-B (severní) zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V rámci Studie proveditelnosti Veselí nad Moravou — Blažovice bylo prokázáno, že pro potřeby tratě Brno — Kyjov — Veselí nad Moravou není Křenovická spojka ekonomicky efektivní. **Nicméně potřebnost/účelnost Křenovické spojky souvisí spíše s projektem ŽUB a zejména s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD).** Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která může výrazně akcentovat potřebu SJKD. Studie proveditelnosti SJKD však dosud nebyla zadána. Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě Křenovické spojky, a to vzhledem k dosud nevyjasněné podobě rychlého spojení RSI Brno — Přerov (role nové konvenční a nové vysokorychlostní trati) a výsledné podobě Severojižního kolejového diametru, se kterým řešení úzce souvisí (má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna — Újezd u Brna — ŽUB — Královo Pole — Tišnov). Z toho důvodu jsou územní rezervy pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána.

- RDZ09 Výhybna Zbýšov (k bodům 319, 320 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ09 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V rámci Studie proveditelnosti Veselí nad Moravou — Blažovice bylo prokázáno, že pro potřeby tratě Brno — Kyjov — Veselí nad Moravou není Křenovická spojka ekonomicky efektivní. **Nicméně potřebnost/účelnost Křenovické spojky souvisí spíše s projektem ŽUB a zejména s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD).** Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která může výrazně akcentovat potřebu SJKD. Studie proveditelnosti SJKD však dosud nebyla zadána. Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě zbýšovské výhybny, a to vzhledem k dosud nevyjasněnému cílovému řešení Křenovické spojky a zejména Severojižního kolejového diametru, se kterým řešení úzce souvisí (má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna — Újezd u Brna — ŽUB — Královo Pole — Tišnov). Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána."

a dále na str. 204:

- RDZ10 Trať č 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice — Sokolnice (k bodům 321, 322 přílohy odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ10 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Záměr nebyl prověřován samostatnou studií, ale byl rámcově prověřen v rámci Studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno a souvisí s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD). Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která předpokládá na rameni mezi Brnem a Sokolnicemi interval mezi vlaky osobní dopravy 15 minut v obou směrech. Potřeba zkapacitnění úseku Chrlice — Sokolnice se pak jeví jako nutná. **Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě zkapacitnění trati č. 300, neboť její řešení souvisí s dosud nevyjasněným cílovým řešením Severojižního kolejového diametru, kterého je součástí (má převádět vlaky na trase Slavkov**

u Brna — Újezd u Brna — ŽUB — Královo Pole — Tišnov). Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána.“

1. Námitky ke stanovení rezervy pro průchod železničních tratí ŽUBem v obou základních variantách modernizace ŽUB

1.1. Námitka ke splnění požadavku stavebního zákona na pořizovatele krajské územně plánovací dokumentace

Jak je ve výše uvedených citacích uvedeno, JMK si v rámci „Odůvodnění Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“, a zejména v rámci „Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Kapitola G „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“ sám stanovil a deklaruje, že navržené řešení zajistí „*zkapacitnění a modernizaci stávající železniční sítě s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel s ohledem na přepravní vztahy*“ a „*vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno*“

V případě trasování železničních tratí, zejména 1. tranzitního železničního koridoru (1. TŽK) však na tuto svou ze zákona stanovenou roli v rozporu s právními předpisy rezignuje, když — přestože se jedná o nadmístní záměr — nechává stanovit koridor pro železnici až v rámci územního plánu města Brna.

Tím dochází ke střetu se stavebním zákonem, protože město Brno není zodpovědné za funkčnost nadregionálních systémů, nemá, narozdíl od JMK, povinnost řešit dopady vedení tratí na svém území do celé regionální i nadregionální sítě. JMK tuto svou zákonnou povinnost stanovovat koridory pro nadmístní záměry nemůže z tohoto důvodu delegovat níž, zejména pokud se jedná o dopravní stavbu, která může mít zásadní dopad do fungování či nefungování železniční dopravy.

Požadavek námitky č. 1.1:

Požaduji, aby Kraj koridor pro železniční dopravu pro tratě ŽUBu (zejména pro 1. TŽK) v rámci Aktualizace ZUR stanovil a byl tak v souladu s vlastním komplexním zdůvodněním.

1.2. Námitka na nutnost stanovit územní rezervu pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity železniční sítě pro nákladní i osobní dopravu

Není pravda, že by „*na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab)*“, jak komplexní odůvodnění v RDZ08, RDZ09 a RDZ10 mylně uvádí. Na uvedeném jednání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 30. května 2018 bylo schváleno následující:

(...) „*Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:*

- *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
- *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
- *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD“*

Tyto podmínky, které Centrální komise jako nedílnou část svého usnesení přijala, jak bude dále ještě uvedeno, ale zatím nebyly naplněny. Toto posouzení teprve nyní probíhá, jak bude níže uvedeno.

Na základě rozhodnutí Centrální komise z 30. května 2018 vzala dne 10. 7. 2018 jako bod 3. „Informace o přestavbě železničního uzlu Brno čj. 574/18“ vláda materiál na vědomí v sekci D. Různé, dle kterého se má postupovat takto:

„Současné byly SŽDC uloženy následující podmínky pro další přípravu investiční akce: (...)“

- *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické*

prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.

- **Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.**

Je zřejmé, že Centrální komise i následně vláda si uvědomovaly objektivní a zásadní problémy ohledně propustnosti modernizovaného ŽUB v upřednostněné variantě Ab. Pokud nebudou zdárně vyřešeny, hrozí vybudování nového úzkého hrdla zejména pro nákladní vlaky Jedoucí po transevropském nákladním koridoru RFC7, který propojuje severní část Německa, Českou republiku, Rakousko/Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko.

Vyřešení těchto problémů bude pravděpodobně znamenat buď urbanisticky těžko akceptovatelný návrh nového mimoúrovňového křížení kolejových tras na území Maloměřic a Židenic, nebo upřednostnění varianty ŽUB B „Petrov“, která v Židenicích a dál na jih až do Horních Heršpic zachovává oddělení kolejových tras pro osobní a pro nákladní dopravu bez jejich vzájemného křížení a nové kapacitní hrdlo tak nevytváří.

Tyto aspekty, tedy aktualizace dopravní technologie ŽUB, se aktuálně modelují a počítají v rámci zakázky Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice. Dne 31. 10. 2019 se na profilu zadavatele objevila „Zakázka: Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice“. V rámci této velmi komplexní zakázky, viz níže podrobněji, má být znova řešena celá dopravní technologie brněnského železničního uzlu. Tuto zakázku realizuje sdružení firem MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. a SUDOP BRNO, spol. s r.o., které zpracovávaly i SP ŽUB. Obsahem zakázky je dle Přílohy č. 3 c), Zvláštní technické podmínky, mj. následující:

„1.1.2.1 **Aktualizace a zpřesnění navrhovaného kolejového řešení modernizace stanice dle varianty Ab ze studie proveditelnosti, včetně úprav severního zhlaví pro zvýšení kapacity.** Zejména se jedná o posouzení podmínek pro zavedení systému E TCS a dalších aktuálních technických požadavků.

1.1.2.2 Prověření možných variant řešení přestupních vazeb mezi železniční stanicí a systémem MHD.

1.1.2.3 Prověření využití stávající výpravní budovy a návrh její úpravy pro vyhovění potřebám pro cestující veřejnost a pro provozní potřeby SŽDC a dopravců.

1.1.2.4 Prověření širších urbanistických vazeb na okolí stanice a návrh řešení přístupových cest do výpravní budovy a na nástupiště z okolí.

1.1.2.5 Návrh a posouzení proveditelnosti modernizace stanice vyhovující provozním potřebám stávajícího uspořádání železničního uzlu a umožňující následnou úpravu do cílového stavu.

1.1.2.6 **Aktualizace dopravní technologie železniční dopravy celého železničního uzlu s důrazem na posouzení potřeb nákladní dopravy.**

a dále:

4.11 Požadavky na cílový stav

4.1.1.1 **Bude navržena modernizace ŽST Brno-Židenice (v současném stavu se jedná o odbočku) na základě varianty Ab ze „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ s doplněnými spojkami na severním zhlaví dle Technického prověření dodatečných požadavků sdružení ŽESNAD.CZ ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno.** Navržené řešení bude respektovat Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven.

4.1.1.2 Bezbariérový přístup na nástupiště bude řešen variantně (výtahy, šikmé chodníky nebo jejich kombinace). Stávající podchod bude prodloužen na druhou stranu kolejiště.

4.1.1.3 Přístup na zastávku MHD v ulici Bubeníčková z podchodu navrženého ve studii proveditelnosti v km cca 145, 810 (nové staničení) bude navržen variantně (podél tělesa dráhy nebo mezi kolejemi přímo pod most v ulici Bubeníčková),

4.1.1.4 Budou navrženy objekty pro potřeby cestujících v místě přestupní vazby mezi železnicí a MHD,

4.1.1.5 Budou navrženy předjízdny koleje u stávající koleje č. 1K podle Technického prověření dodatečných požadavků sdružení ŽESNAD.CZ ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno. U těchto kolejí bude posouzen podélný sklon ve vztahu k ustanovení odst. 8 § 13 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a čl.9.1,3 ČSN 73 6360-1. Tyto úpravy budou zpracovány a posuzovány samostatně.“

a dále:

„4.2.1 Dopravní technologie cílového stavu

4.2.1.1 Dopravní technologie bude zpracována jak pro samotnou ŽST Brno-Židenice, tak i pro celou oblast řešení přestavby železničního uzlu Brno (viz bod 4.2.1.2). Součástí je i prověření podmínek ze schvalovacího protokolu ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno týkající se prověření podmínek pro nákladní dopravu.

4.2.1.3 Nad rámec požadavků Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění, přílohy 1, bude pro výhledový rozsah dopravy zpracován GVD pro období min. čtyřhodinové přepravní špičky včetně přilehlých mezistaničních úseků a plán obsazení kolejí. Bude zpracován rovněž i fragment pro dopravně exponované části uzlu i mimo špičku v období minimálně 2 hodin.

4.2.1.4 Koncepce železniční dopravy bude pro horizont 2035 vycházet z SP ŽUB. U dálkové osobní dopravy se dle vyjádření MD č. j. 268/2019-520-DOP/2 nepředpokládají změny. V případě nákladní dopravy bude zhotovitel vycházet z podkladů a informací uvedených v totožném vyjádření MD č.j. 268/2019-520-DOP/2. V případě regionální osobní dopravy bude jedinou změnou vypuštění linky S37 (za předpokladu dobudování nástupišť v ŽST Šlapanice). Zhotovitel ZP u objednavatele regionální dopravy zajistí písemné vyjádření k možnosti zrušení linky S37.“

Vyjádření MD č. j. 268/2019-520-DOP/2, o kterém hovoří bod 4.2.1.4, je dopis 1. náměstka Ministerstva dopravy Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., náměstkovi pro modernizaci dráhy SŽDC, Ing. Mojmíru Nejezchlebovi ze dne 2. 8. 2019, kde jsou upřesněny počty nákladních vlaků a jejich směry, s nimiž se má v rámci aktualizace dopravní technologie počítat.

Tato v době podání námitek vznikající projektová dokumentace je právě výsledkem usnesení vlády a rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, které požadovaly, aby SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracovala „technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab“ a aby toto technicko-ekonomické prověření bylo před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení „předloženo Centrální komisi kurčení dalšího postupu“.

Podrobnější technické zdůvodnění námitek:

V rámci projektu modernizace ŽUB doposud nebyla dostatečně řešena (tak, aby to odpovídalo Krajem definovaným potřebám ZÚR) železniční nákladní doprava.

Teprve po dokončení SP ŽUB se ukázalo, že se nedostatečně v rámci SP ŽUB řešila propustnost pro nákladní železniční dopravu. Na objektivně značné nedostatky ohledně kapacity pro nákladní dopravu poukázal profesní spolek Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky, ŽESNAD. Z důvodu svého vzniku v období až po zahájení prací na SP ŽUB se do zpracování studie nemohl zapojit, což ale ospravedlnit vytvoření nových „kritických míst a úzkých hrdel, která by v budoucnu ohrozila rozvoj železniční nákladní dopravy jak v rámci transevropského nákladního koridoru RFC7, tak při obsluze řady železničních stanic a průmyslových vleček v Brně a jeho okolí.

Tento profesní spolek již v dopise 130/2018 z 9. 4. 2018 pro Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., 1. náměstka ministra dopravy ČR¹ vyjmenoval několik aspektů, které shrnul v příloze dopisu „Obavy železničních nákladních dopravců ze sloučení osobní a nákladní železniční dopravy pro průjezd železničním uzlem Brno², kde na 6 stránkách stručně uvádí jednotlivé klíčové a pro kapacitu a propustnost nákladní dopravy v ŽUB fatální problémy, ze kterých v závěru zdůrazňuje tyto:

„Provozní technologie SP železničního uzlu Brno nebyla projednána s železničními nákladními dopravci

(ani s ČD Cargo). ŽUB v tzv. odsunuté poloze znemožňuje využití trati Brno — Havlíčkův Brod — Kolín a investice vynaložené na její rekonstrukci a modernizaci nebudou využity.“

Pokusím se pro potřeby tvorby Aktualizace ZÚR stručně popsat, v čem tkví vážné kapacitní problémy ŽUB ve variantě Ab omezující především rozsah budoucí nákladní železniční dopravy, ale s negativním dopadem i na osobní segment. Podrobněji je to uvedeno v odkazovaných přílohách, písmem i obrazově, na které jako na nedílnou součást mé námitky tímto odkazuji a žádám, aby byla řádně vypořádána.

Protože je již v současnosti téměř vyčerpána kapacita 1. tranzitního železničního koridoru v úseku Brno — Česká Třebová (především z důvodu souběhu hustě trasované mezistátní dálkové i brněnské příměstské osobní dopravy), vzniká potřeba odklonit vytrvale rostoucí nákladní segment mezi Brnem a Kolínem z tohoto koridoru na trať vedoucí přes Vysočinu (Havlíčkův Brod), která má nevyčerpanou kapacitní rezervu. Tato trať má ale pro těžkou nákladní dopravu svou nevýhodu — obtížnější sklonové poměry. Již z/do Brna-Maloměřic nákladní vlaky trasované přes Vysočinu potřebují tzv. přípřež nebo postrk (vedení vlaku více lokomotivami). Z důvodů dopravní i klimatické politiky (viz „Bílá kniha .“) je žádoucí maximum cargodopravy převést ze silnic na železnici, tedy počty nákladních vlaků se mají v tomto a příštím desetiletí o desítky procent navyšovat.

Přivěšení a odvěšení přípřežních či postrkových lokomotiv je pouze jedním z důvodů, proč nákladní vlaky opouští v Brně-Maloměřicích hlavní průběžné koleje a směřují na kolejiště, které se nachází východně od nich.

Dalším důvodem je třídění vozů na místním spádovišti (platí pro tzv. relační vlaky), další vlaky zastavují v Maloměřicích z důvodů nácestné technické prohlídky vozů, jiné vlaky obsluhují vlečky zaústěné do místní stanice, do Brna-Židenic či do dalších stanic v Brně a jeho okolí. V součtu je takových vlaků většina.

Problém nastane, a to pouze u variant modernizace brněnského uzlu s hlavním nádražím přemístěným do polohy dnešního Dolního nádraží (tedy u všech subvariant varianty A „Řeka“), v okamžiku, kdy se nákladní vlaky mají rozjet z Brna-Maloměřic na kteroukoli trať či vlečku vedoucí odtud jižním směrem. Takový rozjezd nákladního vlaku totiž trvá pět až sedm minut. Při tomto rozjezdu, aby se dostaly na kolej určenou pro směr od severu k jihu, musí ale nejprve úrovnově překřížit v Brně-Židenicích průběžné koleje vedoucí od jihu na sever (směr Havlíčkův Brod a směr Česká Třebová). A právě takových pěti až sedmiminutových „oken“ pro rozjezdy nákladních vlaků, kdy na sever nemůže jet žádný (osobní ani nákladní) vlak, se zoufale nedostává. Ve špičkách osobní dopravy, která na rozdíl od silnic trvá po téměř celý pracovní den, jezdí už v současné době jen ve směru z jihu na sever každou hodinu čtyři osobní vlaky směr Kuřim, čtyři osobní vlaky směr Blansko, minimálně dva expresy směr Česká Třebová a jeden rychlík směr Havlíčkův Brod. Celkem tedy 10–11 vlaků osobní dopravy, z nichž každý zabere cca třiminutové „okno“. To znamená třicet minut z jedné hodiny jen pro osobní vlaky v jednom směru. K tomu ovšem je třeba přičíst i vlaky nákladní.

A samozřejmě nákladní vlaky, rozjíždějící se z Brna-Maloměřic potřebují pro sebe volné koleje vedoucí na jih, čili po nich (přesně po jedné ze dvou určených pro tento směr) také nemohou v době (pěti až sedmiminutového rozjezdu) jet žádné jiné osobní či nákladní vlaky.

Navíc stejný problém (byť s potřebou kratšího časového „okna“) platí i pro lokomotivy a soupravy, které vyjíždí z maloměřického depa Českých drah.

Při započtení všech těchto okolností dostaneme tristní výsledek. Během špičky mohou stanici Brno-Maloměřice opustit jižním směrem pouze dva, ve výjimečných případech maximálně čtyři nákladní vlaky za hodinu (týká se denní doby pracovních dnů), tedy počet, který je zejména pro transevropský nákladní koridor RFC7 naprosto nedostatečný.

Zarážející je, že výše popsaný problém vůbec nenastává jak v současném uspořádání kolejí v brněnském železničním uzlu, tak ve všech subvariantách varianty B „Petrov“. V těchto případech totiž nákladní vlaky, rozjíždějící se z Brna-Maloměřic na jih nekříží žádnou kolej určenou pro vlaky osobní dopravy, protože nákladní průtah brněnským uzlem vede na východ od kolejí vedoucích na stávající hlavní nádraží a protože kolejiště v Brně-Maloměřicích, určené pro výše zmíněné účely leží

od těchto kolejí rovněž východním směrem..

Mimoúrovňové křížení na tomto místě (v Brně-Židenicích) by bylo z důvodů prostorových omezení v zastavěném území možné realizovat jen velmi obtížně, výsledek by vyvolal (estetické důvody) odpor urbanistické obce.

Dle odborného posouzení organizace ŽESNAD lze výše popsany problém vyřešit přidáním páté koleje k plánovanému čtyřkolejnému průtahu mezi Židenicemi a hlavním nádražím v odsunuté poloze. To ale znamená dramatické zásahy do stávající podoby projektu, který předpokládá, že ze současného dvojkoľijného nákladního průtahu v Židenicích, který je na náspu s příčným řezem o tvaru lichoběžníku, vznikne výstavbou opěrných zdí těleso s příčným řezem ve tvaru obdélníku s prostorem v koruně pro umístění čtyř kolejí. I takovéto řešení naráží předepsané limity hlukové zátěže v místě přilehlých obytných domů (zejména v ulici Klíny). Pátou kolej už tímto způsobem umístit nelze. Návrh ŽESNADu tak pravděpodobně znamená změnu vydaného územního rozhodnutí, je i mimo podmínky pro přiznání staré hlukové zátěže, a dostává se zejména tak blízko obytným domům, že by bylo nutné minimálně v ulici Klíny tyto domy vykoupit/vyvlástit.

Pokud stát chce realizovat variantu A „Řeka“, musí přijít s řešením, které prokáže dostatečnou kapacitu, jež má rezervu pro rozvoj jak nákladní, tak osobní dopravy. Následně, jak ukládá Centrální komise ministerstva dopravy, se výsledky vrátí k posouzení. S ohledem na finanční náročnost nově navrženého řešení (bude-li jaké) by měla proběhnout aktualizace ekonomické a finanční analýzy.

Teprve poté může být definitivně rozhodnuto finálně o výběru varianty modernizace ŽUB.

Aktualizace ekonomického posouzení (konkrétně CBA, cost-benefit analysis) variant modernizace ŽUB bude nezbytná z důvodu významného navýšení investičních nákladů (v případě nalezení kapacitně dostačujícího řešení varianty A). Zpracování CBA je nezbytnou podmínkou při finanční spoluúčasti EU. Připomínám, že CBA zpracovaná v rámci Studie proveditelnosti ŽUB vyšla výhodněji pro variantu B „Petrov“. Finančně náročné úpravy varianty A „Řeka“ dále prohloubí její ekonomickou nevýhodnost a mohou vést i k výraznému zhoršení vnitřního výnosového procenta (na hodnotu, při které není investice možné kofinancovat z fondů EU).

Kraj je zodpovědný za funkčnost dopravního systému na svém území, výše uvedená fakta nemůže řešit „přehozením“ problému na územní plán města Brna, ale musí jako pořizovatel ZÚR vytvořit podmínky pro to, aby do budoucna nevyloučil variantu zajišťující funkční řešení železniční dopravy, jak sám kraj požaduje v odůvodnění.

Požadavek námítky č. 1.2:

De iure ani de facto v tuto chvíli neexistuje a nemůže existovat žádné závazné rozhodnutí o finálním výběru varianty modernizace ŽUB, proto požadují, aby Kraj do doby finálního rozhodnutí umožňoval formou územní rezervy v ZÚR variantní vedení tratí pro všechny varianty obsažené v SP ŽUB, a nebo aby sám vyloučil v rámci varianty Ab všechna „kritická místa a úzká hrdla“, jak sám sobě ukládá.

Požadují taktéž upravit vyjmenované texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, že je možné zrušit územní rezervy pro „nepotvrzenou“ variantu Petrov, protože bylo rozhodnuto o výběru varianty modernizace ŽUB atd.

1.3. Námítka na nutnost stanovit: územní rezervu pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity návazné sítě MHD a SJKD

Koridor pro železnici v rámci ŽUB musí Kraj stanovit i z následujícího důvodu. Jak se praví v části komplexní zdůvodnění:

„Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy silniční, železniční, letecké, vodní, kombinované i nemotorové s návaznostmi na postupně modernizovanou infrastrukturu sousedních krajů a států.

a

- **Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní**

a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno

Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem osobní dopravy a vyšší mírou jejího začlenění do přepravních řetězců se jednoznačně míní i městská hromadná osobní doprava, pro kterou musí zvolené řešení modernizace ŽUB také zaručovat podmínky. To se ale zatím neděje.

Stavby pro městskou hromadnou dopravu jsou součástí 6. stavby modernizace ŽUB, „Městská infrastruktura“. Tato stavba, resp. kvalitně fungující městská hromadná doprava, je nezbytná pro funkčnost celého projektu modernizace ŽUB. Bez dobrého obslužení hlavního nádraží (resp. všech zastávek na území města v rámci ŽUB, zejména Brna-Černovic) nemůže celý projekt po dopravní stránce dobře fungovat, což by mělo i přímé negativní ekonomické dopady a bylo by to v rozporu, mimo jiné s klimatickými cíli, které si aktualizace ZUR stanovuje. Za obsluhu nádraží (zastávek) prostřednictvím MHD je sice zodpovědné město Brno, ale dopravní systém v rámci města Brna je přímo determinován podobou železniční dopravy a má přímé dopady na stovky tisíc obyvatel celého Jihomoravského regionu.

Město Brno si je dle vlastních studií a dokumentů vědomo limitů kapacity povrchové MHD. Proto na základě odborného vyhodnocení SP ŽUB Statutární město Brno zaujalo na zasedání Zastupitelstva města Brna Z7/36 dne 27. 2. 2018 následující usnesení:

„Celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB:

- *Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?*

Město Brno dlouhodobě usiluje o stavbu Severojižního kolejového diametru —jako klíčového dopravního systému pro regionální jihomoravskou dopravu. Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obsluženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti Vzhledem k finanční náročnosti stavby SJKD město Brno požaduje financování železniční části SJKD z prostředků státního rozpočtu. Město Brno současně říká, že bez SJKD je realizace modernizace ŽUB v jakékoliv variantě z dopravních důvodů riziková. Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.

- *Které varianty nedoporučujete, ale považujete za akceptovatelné k realizaci?*

Město Brno nedoporučuje variantu Ab a Blb, ale považuje ji za akceptovatelnou k realizaci.

- *Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?*

Město Brno považuje za neakceptovatelné varianty Bez projektu, A a Aa.“

Na tomto usnesení spoluinvestora je klíčových několik sdělení. Jednak je to odmítnutí tzv. Nové městské třídy, která je přitom jednou z klíčových komunikací, po které měla být vedena MHD (trolejbusová) obsluhující budoucí hlavní nádraží. Proti této komunikaci tak, jak byla v rámci SP ŽUB uvažována, je ale trvalý odpor jak občanů, tak dotčené městské části. Statutární město Brno vyjádřilo současně tímto usnesením, že bez Severojižního kolejového diametru (SJKD), nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obsluženo veřejnou hromadnou dopravou.

Dle odborných posudků, které si město Brno nechalo pro své potřeby zpracovat, byla v SP ŽUB nedostatečně dimenzována MHD obsluhující nové nádraží, jak ve svém posudku pro Kancelář architekta města, příspěvkovou organizace města Brna doložil doc. Ing. Lukáš Týfa, ph.D.z Fakulty dopravní ČVUT Praha, viz https://kambrno.cz/wp-content/uploads/2018/01/%C5%BDUB_posudek_T%C3%BDfa.pdf doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D. z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, viz https://kambrno.cz/wp-content/uploads/2018/01/%C5%BDUB_posudek_Drdla.pdf.

Dle posudku Pavla Drdly, str. 20, oddíl 3. Definování kritických bodů dopravní infrastruktury v jednotlivých variantách:

„V rámci městské dopravní infrastruktury je to přetížená tramvajová síť v centrální části města, zejména potom přednádražní prostor, lokalita pod Petrovem, křižovatka Hybešova — Nové Sady — Úzká, křižovatka Nádražní — Dornych — Křenová, křižovatka Nádražní — Novosady — Husova — („Bulvár“), apod. Podle výše uvedených výsledků z tabulek velmi kritickou situací může ve variantě A způsobit návrh o několik desítek procent zvýšit počet spojů během dopravní špičky (dnes je toto již na hranici propustné výkonnosti). Komplikací u varianty A je současně i četné křížení tras spojů linek Nádražní—' Benešova a Nádražní— Křenová/Dornych. Dále je třeba upozornit na zatížení „Nové městské třídy“ a ulice Křenová, apod.“

Zmiňované tabulky na stranách 17 a 18 Drdlova posudku ukazují nárůst tramvajové dopravy na nejexponovanějších komunikacích o desítky procent, např.: Pod Petrovem (ulice Nádražní — mezi křižovatkami s ulicemi Hybešova a Husova) je „u varianty A četnost spojů ve špičkové hodině téměř 0 40 % větší jak v současném stavu“.

Zastupitelstvo města Brna na základě těchto posudků, a navíc na základě vlastního rozhodnutí o nerealizaci celé Nové městské třídy (zmiňované posudky i SP ŽUB s ní počítají), konstatovalo v rámci usnesení Zastupitelstva města Brna výše uvedené a podmínilo realizaci projektu modernizace ŽUB souběžnou realizací projektu SJKD, který by bez jakýchkoliv pochyb vnitroměstskou veřejnou hromadnou dopravu dokázal vyřešit.

Bohužel, druhý spoluinvestor modernizace ŽUB, stát, tento požadavek Statutárního města Brna v této podobě neakceptoval. Neakceptaci podmínky města Brna konstatuje samo ministerstvo dopravy ve zprávě pro českou vládu, kde uvádí, že: *„Ministerstvo dopravy neakceptovalo podmínku města Brna na související výstavbu severojižního kolejového diametru“*, viz materiál Ministerstva dopravy, Čj.: 85/2018-910-IZD, který vláda ČR vzala na jednání dne 10. 7. 2018 na vědomí v sekci D. Různé jako bod 3. Informace o přestavbě železničního uzlu Brno čj. 574/1 8, viz [https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Zadost-o-Poskytnuti-informace-\(1\)/O-Poskytnute-informace/Zeleznicni-nadrazi-Brno/Informace-o-prestavbe-zeleznicniho-uzlu-Brno.docx.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Zadost-o-Poskytnuti-informace-(1)/O-Poskytnute-informace/Zeleznicni-nadrazi-Brno/Informace-o-prestavbe-zeleznicniho-uzlu-Brno.docx.aspx).

Je tedy zřejmé, že městská hromadná doprava, která je přitom rozhodující pro funkčnost nebo nefunkčnost celého systému, je v tuto chvíli dle oficiálního sdělení města Brna jako spoluinvestora modernizace ŽUB zodpovědného za 6. stavbu projektu ŽUB nevyřešena a také bez SJKD velmi riziková.

O nedostatečné kvalitě SP ŽUB v části týkající se neželezniční dopravy Jihomoravský kraj ví, protože na řídicích/výrobních výborech SP ŽUB k této záležitosti bylo opakovaně řešeno, že subdodavatel této části, firma AF City Plan, s. r. o., (od 1. 1. 2020 zfúzovala do AFRY CZ s.r.o.) tuto část udělala původně špatně a teprve na základě požadavků Jihomoravského kraje, konkrétně společnosti KORDIS, a. s., se část týkající se jihomoravské dopravy musela předělávat. Důkazy, že se ze strany AF CityPlan jednalo o pochybení, potvrdil i ředitel KORDISu, Jiří Horský³ Z tohoto důvodu je nutné relevantně přistupovat i k oficiálním posudkům akademiků, kteří zjistili závažné nedostatky studie proveditelnosti.

Z důvodu nedostatečné kapacity povrchové MHD Statutární město Brno požadovalo z pozice spoluinvestora modernizace ŽUB realizaci SJKD souběžně s modernizací uzlu. Stát ale, jak bylo již uvedeno, odmítl podmínku spoluinvestora, když uvedl, že *„Ministerstvo dopravy neakceptovalo podmínku města Brna na související výstavbu severojižního kolejového diametru,“ a dále uvedl, že „vybraná varianta však jeho výstavbu nevylučuje.“*

To zní na první pohled, že by mohl být SJKD umožněn, ale není tomu tak. Prakticky a zejména realisticky je nepřekonatelný problém v tom, že varianta Ab v sobě neobsahuje počáteční část trasy SJKD, na rozdíl od projektové varianty AC, viz například webové stránky projektu modernizace ŽUB, Europointbrno.cz: *„Ve variantě Ab je uvažováno zapojení trati od Chrlic zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží“ a „Varianta Ac představuje poslední možnou kombinaci zapojení tratí od Chrlic, Břeclavi a Střelice, tedy zapojení trati od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím“.*

Zdánlivě se sice vznik SJKD neznemožní, v praxi ale ano, protože je z hlediska finančního nepředstavitelné, že by se dokončila modernizace ŽUB s povrchovým zapojením tratě od Chrlic do

hlavního nádraží, ale vzápětí by se dané území znovu rozestavělo a finančně náročný povrchový úsek by po převedení vlaků do tunelů SJKD zůstal bez využití.

K tomu uvádím, že Rada města Brna na svém zasedání 20. 2. 2018 schválila obsáhlejší pozici města Brna ke studii proveditelnosti ŽUB, kde se stran diametru píše toto:

„Město Brno preferuje zaústění do samostatné podzemní skupiny v trase Severojižního kolejového diametru (SJKD), tzn. variantu Ac. A to s podmínkou, že bude zahájena příprava realizace SJKD, jako prvku regionální dopravy, který zajistí adekvátní dopravní obslužnost území, Tato dopravní stavba bude spolufinancována ze strany kraje a města. Zapojení obloukem v prostoru bývalých jatek a Masné burzy by v případě realizace SJKD bylo zmařenou investicí, která by navíc nevratně narušila památkově chráněné objekty.

V případě, že by nebylo akceptováno zapojení tratě od Chrlic v trase případného SJKD, město doporučuje v dalším stupni dokumentace prověřit zaústění do jižního zhlaví nádraží u řeky s využitím stávajícího koridoru Komárovem.“

Jak uvádí i komplexní zdůvodnění, studie proveditelnosti na SJKD zatím není zadána. Proces tvorby zadání této studie je velmi zdoluhavý. K návrhu zadání Studie proveditelnosti SJKD, který vytvořila a Statutárnímu městu Brnu zaslala SŽDC, přijala Rada města Brna v říjnu 2018 na základě výše uvedeného toto usnesení⁴.

„Rada města Brna žádá zadavatele Studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru o zohlednění níže uvedených připomínek: (...) Na základě usnesení učiněného na zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z 7/36 konaném dne 27. 2. 2018 pod bodem 2, Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, vycházející ve Studii proveditelnosti SJKD z varianty přestavby ŽUB AC, nikoli Ab.“ (jde o bod 82 schůze Rady města Brna konané dne 23. 10. 2018⁵). Tyto připomínky nebyly nikdy vypořádány, proces zadávání SP SJKD ze strany SŽDC se ukončil a koalice vzešla v Brně z komunálních voleb 2018 od té doby připravuje zadání pro studii proveditelnosti.

K samotnému SJKD je třeba uvést ještě jednu podstatnou informaci. V trase, kudy má budoucí diametr vést, je nestabilní podloží, konkrétně v úseku mezi budoucím hlavním nádražím a Moravským náměstím, kdy se pohybujeme ve spraších a sprašových hlínách. Podle vyjádření geologů, například Lubomíra Klimka, ředitele GEOtestu, a. s., bude stavba SJKD vzhledem k podmínkám náročná, a to zejména pod historickým jádrem města Brna. V důsledku tunelových razících prací lze vzhledem k charakteru horniny očekávat, že se bude chovat z části jako kapalina/písek, bude nutné extrémně dobře kotvit domy, aby neujížděly do vznikajícího sesuvu, protože riziko poklesu v důsledku chování horniny zde bude vysoké. Riziko zvyšuje fakt, že diametr bude ražen nízko pod povrchem, těsně pod spodním patrem historických sklepů, aby zastávky nebyly hluboko pod povrchem, což by značně prodlužovalo cestovní doby, a tedy poškozovalo ekonomiku projektu. Geologové jsou přesvědčeni, že zde tunel realizovat lze, ale budou zde značná rizika, která budou muset být zkoumána v rámci studie proveditelnosti.

Další část SJKD, mezi historickým jádrem a přesunutým hlavním nádražím vede v územím tzv. Jižního centra, které je v současné době prakticky nezastavěné. Což umožňuje pohodlnou výstavbu této části SJKD hloubení z povrchu. Pokud by se však diametr stavěl až po dokončení ŽUBu, v roce 2035, jak předpokládá vládní Národní investiční plán, je značné riziko, že zde již bude dokončena zástavba a diametr by se musel pod nově zbudovanými objekty při velmi nízkém nadloží razit.

Riziko nerealizace SJKD z důvodů obtížné geologie, z důvodů nákladnosti této stavby v důsledku obtížné geologie či z důvodů protestů a námitek ze strany dotčené i jiné veřejnosti není v současné době nijak ošetřeno, přičemž je z výše uvedených posudků známo, že bez SJKD nebude dostatečně obslouženo budoucí hlavní nádraží ve variantách A Studie proveditelnosti ŽUB.

Požadavek námítky č. 1.3:

Kraj je povinen v rámci ZÚR vytvořit podmínky pro co nejkvalitnější železniční dopravu a „k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy“, tedy musí

systémem rezervy nebo návrhového koridoru zajistit možnost realizace modernizace ŽUB v obou základních variantách.

Na základě výše uvedeného odůvodnění požadují, aby Kraj do doby finálního dořešení varianty modernizace ŽUB s ohledem na zachování funkčnosti systému veřejné dopravy na území města Brna, které dle aktuálního stavu poznání není ve variantách A „Řeka“ možné bez realizace SJKD, (při čemž ale dosud nebyla zadána Studie proveditelnosti SJKD) v rámci Aktualizace Zásad územního rozvoje garantoval možnost realizace modernizace ŽUB ve všech základních variantách (míněny varianty SP ŽUB A „Řeka“ a B „Petrov“).

Požadují taktéž upravit příslušné texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, že je možné zrušit „nepotvrzenou“ variantu Petrov, že bylo rozhodnuto o výběru varianty atd.

1 Viz příloha č.1 dokument „příloha c.1 2018-04-09 ŽESNAD.C_Dopisč.j._130_2018_MD_ČR_Tomáš_Čoček_ŽUB.pdf“

2 Viz příloha č.2 dokument „příloha c.2 2018-04-09 ŽESNAD.C_Dopisč.j._130_a_131_2018_Vyjádření_k_ŽUB(2).pdf“

3 Viz email generálního ředitele Horského vč. příloh, „příloha č.3 Výzva k odstranění následků neoprávněného zásahu do dobré pověsti společnosti AF-CITYPLAN s.r.o. eml“

4 Viz dokument „příloha č.4 RMB stanovisko k SP ŽUB finalni.docx“

5 Viz dokument „příloha č.5 2c připomínky města k SP SJKD.pdf“, příloha č.5 zápisu R7/190 k bodu 82, zápis viz <https://www.brno.cz/sprava-mesta/dokumenty-mesta/zapisy-z-rady-mesta:brna/?cislo=3541&rok=2018&dokument=2&platnost=1>

2. Námitka k ponechání variantních rezerv pro RDZ02 a RDZ04, zejména pro VRT ve variantě trasy Javůrek — Žebětín — Brno, střed

V citované části Odůvodnění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Příloha odůvodnění AI ZÚR JMK, Textová část ZÚR JMK s vyznačením změn a v rámci Komplexního zdůvodnění PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY je na několik RD, které se opět z důvodů chybné interpretace vládního usnesení navrhuje sjednotit a odstranit variantní rezervy.

Podrobné zdůvodnění:

V současné době probíhá zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha — Brno — Břeclav, kterou realizují firmy SUDOP PRAHA a.s. a SUDOP EU a.s. V dokumentu nazvaném „Zvláštní podmínky pro zpracování „Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha Břeclav“, je jak zadávací dokumentaci, viz https://zakazky.szdc.cz/document_download_5588.html, tak ve zveřejněné smlouvě, <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/5195872>, uzavřené dne 4. 4. 2018, část Zvláštní podmínky, viz https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/7126620/E618-S-5575_2017_PH_P%C5%99%C3%ADloha%20%C4%8D%201.pdf v části 4 „Rozsah řešení“ uvedeno: „V Jihomoravském kraji je třeba rozpracovat technické řešení zaústění VRT do železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) tak, jak je v jednotlivých projektových variantách (A, B) a variantě bez projektu obsaženo ve zpracované studii proveditelnosti ŽUB a vyhodnotit proveditelnost takto navrhovaných technických řešení. „

A dále:

„Železniční uzel Brno

Možnosti řešení modernizace tohoto železničního uzlu jsou předmětem zpracování „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (dále také SP ŽUB). V této studii proveditelnosti jsou řešeny tři základní varianty — Bez projektu, A — Řeka, B — Petrov. U všech těchto variant je řešen scénář s výhledovou realizací vysokorychlostních tratí Praha — Brno a Brno — Vranovice. S ohledem na dosud neuzavřenou otázku výběru výsledné varianty ŽUB je nutné uvažovat řešení ŽUB ve třech scénářích a k tomu zpracovat technické a dopravně-technologické řešení zapojení VRT.

Zpracovány budou tyto varianty ŽUB:

1 Scénář ŽUB ve variantě A

- Bude převzato řešení uvažované ve studii proveditelnosti ŽUB

2 Scénář ŽUB ve variantě B

- Bude převzato řešení uvažované ve studii proveditelnosti ŽUB

3 Scénář ŽUB v alternativním návrhu

- Návrh bude upřesněn v průběhu zahájení prací s ohledem na závěry z projednání SP ŽUB

Z hlediska technického řešení infrastruktury naváže řešení zapojení do ŽUB na invariantní bod na trase Praha — Brno (přibližně oblast Domašova), invariantní bod na trase Brno — Břeclav (přibližně oblast Modřic) a invariantní bod nové trati Brno — Přerov (přibližně oblast Ponětovic). Ve výchozím stavu bude uvažováno řešení dle stanovených tří scénářů řešení ŽUB. Součástí technického řešení bude navržení takových dodatečných úprav nad rámec výchozího stavu, aby byla zajištěna dostatečná kapacita infrastruktury a zajištěn odpovídající provozní koncept dálkové a regionální železniční dopravy.

Z hlediska dopravně-technologického bude uvažována stejná hranice, jako je popsána v hledisku technického řešení. Součástí bude výpočet základních dopravně-technologických ukazatelů s cílem ověřit dostatečnost kapacity infrastruktury a stanovené jízdní doby.

Výsledkem výše uvedeného bude:

- Ověření návrhu technického řešení ŽUB pro potřeby RSI a 2, případně jeho doplnění
- Ověření technické a územní proveditelnosti pro jednotlivé scénáře řešení ŽUB a variant zapojení VRT

Návrh provozní koncepce dálkové dopravy pro uvedené variantní uspořádání ŽUB ve stavu po realizaci variant VRT

Takto postavená Studie proveditelnosti VRT by uměla odpovědět na otázky dopravní, dopravně-technologické a zejména ekonomické pro každou z obou základních posuzovaných poloh nádraží.

V rámci „Pravidelné informace o stavu přípravy Rychlých spojení k březnu 2019“⁶, kterou pod čj. 276/19 předložil tehdejší ministr dopravy Tóka a projednala dne 15. dubna vláda, se však uvádí, viz <https://www.vlada.cz/cz/mediacentrum/tiskove-zpravy/vysledky-jednani-vlady-15-dubna-2019-173048/>:

„V rámci řešení železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) byla dokončena studie proveditelnosti s výběrem varianty Ab pro modernizaci uzlu v nové poloze. Studie proveditelnosti již byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy a aktuálně jsou zahajovány navazující práce projektové přípravy včetně spolupráce s městem Brnem i Jihomoravským krajem. Tomuto řešení se přizpůsobuje rovněž zpracovávaná dokumentace pro VRT Praha — Brno — Břeclav. Pro zřízení novostavby VRT Praha — Brno — Břeclav bude upraveno řešení ŽUB dle potřeb nové trati. V rámci navazujících procesů v rámci ŽUB bude sledována i problematika návazné městské dopravy, která se novému řešení dopravní obsluhy bude rovněž přizpůsobovat.“

Tento vládní materiál není ale validní, protože není pravda, že by byla nějakým orgánem kdykoliv tato varianta „vybrána“. Centrální komise k tomu zaujala postoj, že „upřednostňuje variantu Ab za předpokladu“ naplnění již několikrát zde zmíněných podmínek. Jak je zde na několika místech popisováno, v současné době oficiálně panují reálné obavy, že nebude možné tuto variantu z důvodu dopravně-technologických realizovat, je proto v rozporu s péčí řádného hospodáře a v rozporu s cíli územního plánování definovaných stavebním zákonem, že by se nyní překotně vypouštěla jedna z racionálně možných variant.

Pro kontext uvádím, co mělo být původně předmětem posouzení variant:

Varianta B z SP ŽUB má v případě tunelového zapojení vysokorychlostních tratí pod městem o cca 2 min kratší jízdní dobu z invariantního bodu (Javůrek) do brněnského nádraží (podle zvolené varianty) díky kratší trati a o cca 9 minut kratší cestovní dobu do mnoha míst v Brně (pěšky/MHD) v případě, že by vysokorychlostní vlak zajížděl na hlavní nádraží ve variantě A, a ještě větší rozdíl, pokud by jel rovnou na Břeclav a stavěl jen na nově prověřované zastávce na Vídeňské. To má

zásadní dopad na celkovou ekonomiku kvůli ušetřenému času (skutečnému i vnímanému). Rozdíl v cestovní době Praha-Brna je vlivem polohy nádraží tak veliký, že je pravděpodobné, že pro dosažení podobného cestovního času bude nutné ve variantě A někde na trase Praha — Javůrek zrychlit trasu za cenu vyšších nákladů k dosažení kratší jízdní doby, čímž se ve výsledku mohou srovnat či přiblížit investiční náklady obou variant. Ekonomiku VRT je nutné totiž hodnotit v celku, ne na pár kilometrech variantního úseku, což dělala původně SP ŽUB (následně to na základě připomínek bylo odstraněno).

Důsledky rozhodnutí pro sledování pouze jedné ze dvou základních variant modernizace ŽUBu v rámci studie proveditelnosti na VRT Praha-Brno-Břeclav vidíme citelně právě na tom, že kvůli brněnské úvratí na hlavním tahu Praha — Břeclav ve variantách A bude nutné v Brně vytvořit dvě nádraží pro VRT, jedno v rámci hlavního nádraží a druhé někde v prostoru Vídeňské. Terminál Vídeňská ale v případě realizaci Variant A nemá pohodlné a rychlé spojení s centrem města, což jej činí značně neatraktivním. Zejména v případě, že nebude . ve stejné době vybudován SJKD, který by tuto zastávku pro VRT napojil, což se dle Národního investičního plánu ale neplánuje, SJKD má začít vznikat až po realizaci této vysokorychlostní trati, viz Národní investiční plán, str. 217. Pro ekonomický úspěch VRT je zásadní konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě a když se v Brně ztratí . dlouhý čas cestováním na nádraží, promítá se to významně do celkové cestovní a vnímané cestovní doby, což může znamenat, že časově výhodnější může být pořád jízda autem.

To je v rozporu s deklarovaným cílem z Komplexního zdůvodnění: „**Rozvoj dopravní infrastruktury směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy**“, protože bez vazby na dostatečně kapacitní návaznou hromadnou dopravu není systém VRT konkurenceschopný a ekonomicky rentabilní. ZUR jsou tu ale od toho, aby vytvořily takové podmínky, které tuto provázanost a funkčnost zajistí. Rozhodovat o zrušení nějaké rezervy bude možné až po finálních výstupech z SP VRT, SP SJKD a výsledků studie na aktualizaci dopravní technologie z SP ŽUB.

Požadavek námitky č. 2:

S ohledem na výše uvedené s nesouhlasím s vypuštěním rezerv RDZ02 a RDZ04 a požaduji jejich ponechání do doby skutečného rozhodnutí o variantě modernizace ZUB, o způsobu řešení VRT Praha-Brno a do doby dořešení celkově funkčního systému hromadné osobní dopravy na území města Brna.

⁶ Viz soubor „příloha c. 6 ma_ALBSBAQJDXU8.docx“

3. Námitka k Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území

Na str. 27 v tabulce č. 2.8 v rámci části „Opatření v sektoru doprava“, viz výše v úvodu dokumentu se píše, že AI ZUR JMK navyšují kapacitu pro nákladní železniční dopravu. Toto tvrzení je ve světle výše uvedeného nepravdivé, protože výstupy SP ŽUB naopak hovoří o tom, že se kapacita pro nákladní . železniční dopravu SNIŽUJE, protože je nyní zpracovávána výše uvedená projektová dokumentace, která má za cíl prověřit, zdali je možné tohoto cíle (opatření) v preferované variantě modernizace ŽUB dosáhnout, či nikoliv.

Požadavek námitky č. 3:

V předmětném dokumentu upravit Na str. 27 v tabulce č. 2.8 text na „K dosažení cíle A1 ŽÚR JMK nepřispívají vymezením záměrů modernizace železničních tras (vč. koridorů vysokorychlostních tratí), protože kapacitu pro nákladní železniční dopravu se dle SP ŽUB ve vybrané variantě snižuje, jak dokládá mimo jiné zadávací dokumentace k aktuálně tvořené projektové dokumentaci „Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice“, která má prověřit, zda je kapacitní navýšení v preferované variantě možné.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1.1, ke splnění požadavku stavebního zákona na pořizovatele krajské územně plánovací dokumentace (aby kraj stanovil koridor pro železniční dopravu pro tratě ŽUB), **se zamítá**.

Odůvodnění:

Platné ZÚR JMK stanovují požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v souladu s Přílohou č. 4 vyhlášky 500/2006 Sb., část I. Obsah zásad územního rozvoje, odst. 1 písm. h): „*stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. V ZÚR JMK mohou být dle výše uvedené citace stanoveny pouze požadavky nadmístního významu, a to v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona: „*Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím územním rozhodnutím*“.

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., přílohy č. 4, textová část ZÚR JMK obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřena dle článku I, odstavce (1), písm. h) rovněž: „*stanovením požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. ZÚR JMK pro vybrané záměry dopravní a technické infrastruktury stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce. Tímto je uplatněn princip subsidiarity, jak je vyjádřen v čl. 4. odst. 3 Evropské charty místní samosprávy, podle kterého „*odpovědnost za věci veřejné obvykle ponesou především ty orgány, které jsou občanu nejbližší*“. ZÚR JMK ponechávají rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňují princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze dosáhnout zamýšleného výsledku.

Železniční uzel Brno (ŽÚB) je součástí I. tranzitního železničního koridoru a sítě evropských železničních tratí dle dohody TEN-T (Trans-European Network – Transport). ŽUB představuje rozvětvení a propojení sedmi železničních tratí, nádraží a dalších zařízení dráhy na území města Brna, z nichž tři železniční tratě jsou zařazeny do sítě TEN-T. V souvislosti s přípravou tratí rychlých spojení se předpokládá napojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve třech větvích, a to Praha – Brno, Brno – Břeclav a Brno – Ostrava. Zapojením ŽUB do sítě vysokorychlostních tratí bude vytvořen předpoklad přímé vazby Brna na síť rychlých spojení evropského významu.

Přestavba ŽUB včetně osobního nádraží je dlouhodobě sledována MD ČR a zakotvena v ÚPmB. Cílem přestavby je modernizace průjezdu uzlem s propojením již provedených staveb „Modernizace I. tranzitního železničního koridoru“ ve směru od Břeclavi směrem na Českou Třebovou, a to odstraněním stávajících technických a kapacitních nedostatečností, dosažení parametru přechodnosti (třída zatížení) a prostorové průchodnosti (průjezdný průřez).

Na základě výše uvedených skutečností platné ZÚR JMK vymezují variantní koridory územní rezervy zaústění vysokorychlostní tratě ve směru od Prahy (**RDZ02-A**, **RDZ02-B**), invariantně ve směru od Břeclavi (**RDZ05**) až po napojení na stávající kolejovou infrastrukturu v centrální části Brna a ve směru od Ostravy a Přerova ZÚR JMK vymezují varianty územní rezervy pro možné variantní napojení přerovské a vláarské tratě (**RDZ04-A**, **RDZ04-B**). Pro přestavbu ŽUB ve vnitřním území města Brna platné ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci ŽUB v ÚP Brna, a to na základě podrobného technického a ekonomického prověření, včetně dopadů do celkové koncepce dopravní infrastruktury a rozvoje dotčeného sektoru města.

Tato koncepce železniční dopravy byla přezkoumána v rámci soudních žalob Krajským, Nejvyšším správním i Ústavním soudem (rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2019, Usnesení Ústavního soudu ze dne 28. dubna 2020) a nebyla shledána nezákonnou.

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je zpracován na základě Zprávy o uplatňování ZÚR JMK. Z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplývají požadavky na prověření územních rezerv pro záměry

železniční dopravy (jsou řešeny v následujících námitkách zástupce veřejnosti), toto prověření a následné změny však nevedou k takovým úpravám koncepce železniční dopravy, které by vyvolaly potřebu změny kapitoly H ZÚR JMK, tj. vypuštění požadavku, aby město Brno v územně plánovací dokumentaci řešilo *ŽUB sestávající z úseků tratí vnitroměstských a stávajících či navrhovaných tratí, zaústěných do uzlu z vnějšku a to v celém rozsahu území města Brna, včetně všech souvisejících staveb, dopraven a dalších zařízení, v souladu s Usnesením vlády České republiky ze dne 1. července 2015 č. 525. Vypuštění uvedeného požadavku by nedávalo smysl, neboť projednávaný návrh nového ÚPmB (pro veřejné projednání) už celou problematiku ŽUB a souvisejících staveb řeší, navíc ZÚR JMK dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, související infrastrukturu by stejně nemohly řešit. Z výše uvedených důvodů se námitce zástupce veřejnosti nevyhovuje.*

Námitka č. 1.2, požadující stanovit územní rezervu pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity železniční sítě pro nákladní i osobní dopravu a 1.3 požadující totéž z důvodů zajištění dostatečné kapacity návazné sítě MHD a SJKD, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel uvádí, že důvody pro vypuštění územních rezerv souvisejících se zapojením VRT ve variantách B Železničního uzlu Brno (ŽUB) jsou v odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řádně uvedeny. Vláda ČR v usnesení č. 525 ze dne 01.07.2015 k přestavbě železničního uzlu Brno mimo jiné *souhlasí se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno. Z tohoto usnesení je zřejmé, že rozhodnout o výsledné variantě je v kompetenci Ministerstva dopravy, a to na základě zpracované studie proveditelnosti. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Centrální komise uvedla:*

Závěr jednání CK:

- *Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.*
- *Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.*
- *Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.*
- ***Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:***
 - o SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
 - o Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
 - o Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*

S tímto rozhodnutím byla vláda následně seznámena, dne 10.07.2018 vzala materiál na vědomí, bez přijetí usnesení, a tedy bez námitek. Dle pořizovatele je zřejmé, že výše citovaným závěrem Centrální komise Ministerstva dopravy bylo definitivně rozhodnuto o variantě Ab, dále je již uvedena pouze podmínka, že *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti.* Pokud by Centrální komise nebyla přesvědčena o definitivním výběru (upřednostnění) varianty Ab, požadovala by v rámci dopracování studie proveditelnosti ŽUB dopracování technicko-ekonomického prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a až potom by rozhodla o výběru varianty. Ostatně ani sám podatel neuvádí, na jaké jiné rozhodnutí o řešení uzlu je třeba dále vyčkávat a ponechávat územní rezervy pro všechny základní varianty modernizace ŽUB. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona *zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné*

nároky je nutno prověřit – územní rezerva. V rámci studie proveditelnosti a následně v rámci zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK došlo k prověření řešení železniční dopravy – přestavby ŽUB a vymezení navazujících VRT. Vypuštění územních rezerv zapojení VRT pro varianty B ŽUB bylo předloženo v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro společné jednání, proti takovému řešení nenamítala nic SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK pro veřejné projednání proto nebyl nijak upravován. Rovněž v rámci veřejného projednání neuplatnila SŽDC jako oprávněný investor ani Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán ke koncepci žel. dopravy žádné připomínky, není tudíž důvod měnit předložené řešení. V námitce 1.3. podatel poukazuje na složitost podmínek pro realizaci SJKD, ať už se to týká geologie, rychlosti přípravy apod. Tyto aspekty jsou věcně relevantní, ale není zřejmé, proč si vynucují zachování územních rezerv pro zapojení VRT ve variantě B. Většina podatelem uváděných těžkostí platí nejen pro SJKD, ale i pro zaústění "pražské" VRT do uzlu ve variantě B. Námitka nevysvětluje, proč se podatel domnívá, že SJKD realizovat nepůjde, zatímco VRT, jejíž územní rezerva má být zachována, ve stejně složitých podmínkách realizovat půjde. Pokud se týká požadavku na řešení návazné sítě MHD, je nutno upozornit, že se vztahuje svou podrobností k územnímu či regulačnímu plánu, dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí takové podrobnosti obsahovat, Aktualizací č. 1 ZÚR JMK není návazná síť MHD řešitelná.

Námitka č. 2, požadující ponechání variantních rezerv pro RDZ02 a RDZ04, zejména pro VRT ve variantě trasy Javůrek – Žebětín – Brno-střed, **se zamítá.**

Podatel požaduje zachování územní rezervy pro "pražskou" VRT ve variantě B na základě zadání SP VRT Praha – Brno – Břeclav. Zde je potřeba vnímat dva aspekty:

- Nakolik je zadání studie správce státních drah závazné pro pořizovatele AZÚR, není-li jeho respektování požadováno ani oprávněným investorem ani dotčeným orgánem.
- Zadání bylo zpracováno před rozhodnutím o sledování varianty řešení ŽUB a tudíž muselo být připraveno na situaci, že v době průběhu zpracování studie nebude výsledný stav ŽUB znám; k rozhodnutí došlo při zahájení prací na studii, tudíž sledování aspektů varianty B ŽUB bylo od počátku prací na studii nerelevantní, ostatně i zadání na to pamatuje, neboť uvádí – *V Brně budou převzaty varianty A, B zpracovávané Studie proveditelnosti ŽUB, přičemž pro potřeby studie proveditelnosti (tedy potřebám RS1, resp. RS2) provede Zhotovitel jejich zpřesnění, případně doplnění o aktuální poznatky.*

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že práce na studii proveditelnosti byly zahájeny v době, kdy nebylo rozhodnuto o výběru varianty ŽUB, v zadání musely tedy být zohledněny všechny možnosti řešení v rámci města Brna. Zpracovávaná studie proveditelnosti musí reagovat na rozhodnutí Centrální komise MD o upřednostnění varianty Ab ŽUB, která variantu B odmítla, posuzování variantních tras pro odmítnutou variantu je nadbytečné. Z výše uvedených důvodů jsou územní rezervy VRT pro variantu B ŽUB v rámci návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vypuštěny.

Námitka č. 3, požadující upravení Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, **se zamítá.**

Podatel operuje zadáním studie (zadávací dokumentace k aktuálně tvořené dokumentaci „Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice“), která ale není pro pořizovatele Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nijak závazná, pokud není převtělena do podkladů oprávněného investora nebo dotčeného orgánu. SŽDC ani MD ve svých stanoviscích k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zohlednění tvořené dokumentace ani nepožadovaly.

Není zřejmé, co podatel myslí tvrzením *výstupy SP ŽUB naopak hovoří o tom, že se kapacita pro nákladní železniční dopravu snižuje.* Závěry SP ŽUB k nákladní dopravě uvádí (cit.) *Zpracováním návrhu odpovídajícího provozního řešení železniční dopravy a posouzením kapacity a stability jízdního rádu prostřednictvím simulace železničního provozu bylo dosaženo splnění odpovídajících podmínek u všech variant řešení přestavby ŽUB. Výjimkou je varianta A. a její podvarianta Aa. které z důvodu objektivně méně vhodného traťového uspořádání zapojení trati od Břeclavi a od Střelic do hlavního*

nádraží, vykazuje menší spolehlivost pro nákladní dopravu. Celkové lze hodnotit tento cíl jako dosažený u všech variant, vyjma variant A. Aa, u kterých byl naplněn pouze částečně z důvodu snížené spolehlivosti tranzitní nákladní železniční dopravy. Nutno však dodat, že stávající podmínky pro provoz nákladní železniční dopravy jsou již nyní dobré, a tak dosažení tohoto cíle lze chápat spíše jako vyhovění potřebám, než jako zlepšení.

Mimoto podatel přehlíží, že návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK není jen o železničním uzlu Brno, mimo něj řeší i návrhové koridory pro VRT Brno – Šakvice a konvenční trať Brno – Česká Třebová. Takže i kdyby řešení ŽUB ve variantě Ab kapacitu pro nákladní dopravu v uzlu pouze zachovávalo, zkapacitnění třebovské tratě a zečtyřkolejnění úseku Brno – Šakvice ji nepochybně navýší.

Na základě výše uvedeného nevyplývá potřeby ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území cokoliv měnit.

L.2.22. Petr Firbas

Poř. číslo	ZV 22	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 89674/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:			Doc. Petr Firbas (podpisy 3361 občanů)			
	Adresa / sídlo			[REDACTED]			

Námítky

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 Skalce 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 — Všechnovice — 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 Skalce 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 nepřijatelné.
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.

Odůvodnění pro body 1–7:

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 síti 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 hluchosti 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.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 až 4 a 9, požadující nezavádění tranzitní dopravy do městských částí Brna a obcí a požadující posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě a nesouhlasu s D43/S43 v trase přes Bystrc a s jižním obchvatem Kuřimi, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

- 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).

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 požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. 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. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice. . Záměr komunikace „43“ je vymezena v PÚR ČR; vymezený koridor v ZÚR JMK 2016 zajišťuje návaznost na koridor vymezený v ZÚR Pardubického kraje. Z uvedených důvodů nelze záměr vypustit.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

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). 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, 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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

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 nespátřuje 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. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem

řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. 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.

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 , $B(a)P$ i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM_{10} .

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM_{10} (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a $PM_{2,5}$ (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO_2 .

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojemská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO_2 . Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM_{10}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀.
- Imisní limit pro denní koncentrací PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice PM_{2,5}

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5}.

❖ Oxid dusičitý NO₂

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO₂ byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂.
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO₂ zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂ na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentrací NO₂ nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[*a*]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[*a*]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO₂) - maximální hodinová koncentrace 82,8 µg/m³, imisní limit (IL) 200 µg/m³
 - četnost překročení IL – 0 případů/rok
 - MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
 - průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM₁₀ - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- částice PM_{2,5} - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- oxid siřičitý (SO₂) - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- benzen (BZN), B[a]P - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda navrhovatel vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem

umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází (<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>).

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abraží vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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

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

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování 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.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona „Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, **zejména za respektování požadavků**

z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány. Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že ***uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK*** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčené orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítky č. 5 a 7, požadující zrušení koridoru D52 a vymezení obchvatu Znojma mimo území města, se zamítají.

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.

Námítka č. 6, požadující vypuštění jihozápadní tangenty, se vyhovuje.

Odůvodnění:

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41). Tato výsledná varianta s jihozápadní tangentou neuvažuje.

Námítka č. 8, požadující úplné posouzení všech známých variant a nepřipustnost ÚS JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:*“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.”*

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.:*“... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**”*

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.:*“ Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...”*

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: *„Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhopvat varianty v rámci každé SEA ovšem směrnici uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).*

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh

koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.“

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

K ÚS JMK viz vyhodnocení námitek 1. až 5.

Námítka č. 10, požadující nápravu pochybení při pořizování ZÚR, **se zamítá.**

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.

L.2.23. Květoslav Pazourek

Poř. číslo	ZV 23	Datum	16.06.2020	KEVIS (kód)	-	Č.j.	JMK 90555/2020
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	Titul, jméno a příjmení:			Ing. Květoslav Pazourek (podpisy 332 občanů)			
	Adresa / sídlo						
Námítky							
1. Požadujeme v Aktualizaci ZUR 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 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 JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK což musí zahrnout skutečně CELY 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.

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 ZUR 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 (UPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování UPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZUR 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 D1 – 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 síť 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 ovlivňuje 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 zavádějící 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 navrhopvat, 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.

Území dotčené námitkami je celé území Kuřimi.

Vyhodnocení námitek

Námítky č. 1 až 3, 5 až 7, požadující nezavádění tranzitní dopravy, požadujícím posoudit variantu D43 v tzv. Optimalizované variantě a nesouhlasu s D43/S43 v trase přes Bystrc a s jižním obchvatem Kuřimi, chybná ÚS JMK, **se zamítají.**

Odůvodnění:

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 spojit:

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

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

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

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 požadavku na posouzení celého úseku silnice 43 na území JMK uvádíme, že dopravní koncepce JMK je již v platných ZÚR JMK 2016 vymezena a potvrzena rozsudky soudů. 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 koridor v ZÚR JMK 2016. Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řeší výběr variant již stanovené koncepce, a to v úseku Troubsko (D1) - Lysice.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A–D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK umožnil uplatnit dílčí podvarianty. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři C, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řešily zejména provázání dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty. Záměry prověřované v podvariantách, a to úseky dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangentou, byly promítnuty do ZÚR JMK formou územních rezerv. K jejich prověření ZÚR JMK uložily zpracovat Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (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. 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 zastavěných území, svojí trasou se však významně přibližují k obytné zástavbě jiné obce, případně k její jiné části, uveden i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). U záměru je nutné optimalizovat jejich trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Před samotnou realizací je dále nutné prověřit očekávané hlukové zatížení akustickou studií, a to hlavně v místech přiblížení se komunikací k zástavbě sídel. V případě překročení hlukových limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace taková opatření, která povedou k eliminaci hlukové zátěže podle příslušných právních předpisů. V SEA dokumentaci jsou uvedena doporučená opatření, která by měla být vodítkem pro přípravu stavebních dokumentací.

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, DS41-A a DS41-B 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.

Dne 27.02.2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jako nejvhodnější variantu komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice variantu I/2 „silniční I/43“ ozn. DS40-B a DS41-B (v návrhu pro veřejné projednání ozn. DS40 a DS41).

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 nespátňuje 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. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“

Severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci Územní studie JMK ve variantách D5, D6, S6 a S9.4., která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Dále nebyl sledován a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

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. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnova. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

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.

K tvrzení podatelů o dlouhodobě překračovaným zákonným limitům znečištění ovzduší uvádíme a dokládáme, že platné imisní limity pro znečišťující látky dané přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. jsou naopak plněny a z dat automatického imisního monitoringu je doložitelné, že od roku 2010 dochází ke stálému poklesu roční koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, B(a)P i hodnot překročení hodnot denního imisního limitu částic PM₁₀.

Aktualizace Programu zlepšování kvality ovzduší CZ06Z (2020+) - Imisní analýza

Na zhoršené kvalitě ovzduší se v zóně CZ06Z Jihovýchod primárně podílejí nadlimitní koncentrace Benzo[a]pyrenu, kde z lokálního vytápění pochází 98,3% ze všech zdrojů emisí této látky. Ze začátku sledovaného období byly v menší míře rovněž detekovány nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace) a dále roční průměrné koncentrace NO₂.

Z podrobných analýz pak vyplývá následující:

- z hlediska plošného rozsahu překročení limitu se území zóny CZ06Z Jihovýchod jeví spíše jako méně problematické v porovnání s ostatními částmi ČR. V zóně CZ06Z Jihovýchod dochází primárně k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci Benzo[a]pyrenu (lokální vytápění)
- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ není na území zóny CZ06Z Jihovýchod déle překračován. Zejména ze začátku sledovaného období docházelo k překračování denního imisního limitu pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM₁₀, a to pouze na území Jihomoravského kraje. V letech 2011 a 2012 došlo k překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Znojmo, resp. Jihlava-Znojenská,
- k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} došlo v roce 2011, a to pouze lokálně na velmi malém území zóny CZ06Z Jihovýchod,
- v letech 2011 až 2013 došlo rovněž k místnímu překročení ročního imisního limitu pro NO₂. Imisní limit byl překročen na dopravně exponovaných místech v Jihomoravském kraji.

Vyhodnocení kvality ovzduší v Jihomoravském kraji za rok 2018 je uvedeno na webu Jihomoravského kraje na adrese –

<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=407682&TypeID=61>. Jednoznačně je dokladován sestupný trend všech zmiňovaných znečišťujících látek.

Závěry tohoto vyhodnocení (uvedeny zásadní údaje)

❖ Částice PM₁₀

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici

v Jihomoravském kraji, obdobně jako v několika posledních letech.

- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací PM_{10} na stanicích Jihomoravského kraje. Nejvyššího poklesu v uvedeném období dosáhla lokalita *Brno – Výstaviště*.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2013–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} .
- Imisní limit pro denní koncentraci PM_{10} byl v roce 2018 překročen na pouze v lokalitě *Brno – Úvoz (hot spot)*, a to především z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací v těsné blízkosti měření.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu 36. nejvyšší hodnoty průměrné denní koncentrace PM_{10} za kalendářní rok (vztah k imisnímu limitu). V některé roky se pokles zastaví, přesto na všech lokalitách, které měřily v roce 2010 i v roce 2018, došlo k poklesu koncentrací této charakteristiky.

❖ Částice $PM_{2,5}$

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici v Jihomoravském kraji.
- Od roku 2010 dochází k postupnému poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ na stanicích Jihomoravského kraje.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 rovněž nedošlo na žádné lokalitě k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$.

❖ Oxid dusičitý NO_2

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_2 byl v Jihomoravském kraji v roce 2018 překročen na dopravní lokalitě *Brno – Svatoplukova*.
- Proti roku 2017 došlo na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 .
- Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu průměrných ročních koncentrací NO_2 zejména na pozadových stanicích Jihomoravského kraje. V případě dopravních lokalit koncentrace spíše stagnují.
- Z hlediska pětiletých průměrů za období 2014–2018 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO_2 na dvou již výše zmíněných lokalitách *Brno – Svatoplukova* a *Brno – Úvoz (hot spot)*.
- Imisní limit pro hodinovou koncentraci NO_2 nebyl v roce 2018 překročen na žádné lokalitě Jihomoravského kraje.

❖ Benzo[a]pyren

- Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu nebyl v roce 2018 na žádné stanici v Jihomoravském kraji překročen. K překročení tohoto imisního limitu došlo naposledy v roce 2012.

Z hlediska reprezentativnosti stanice imisního monitoringu pro Brno a zejména jih brněnské aglomerace je nutno vycházet z dat ze **stanice Brno – Tuřany**, která má reprezentativnost až 50 km. Podrobnější informace o stanici jsou uvedeny na webu ČHMÚ - http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BBNY_CZ.html

Stanice: BBNY

umístění: Brno – Tuřany
 data: za rok 2019
 reprezent. dat: oblastní měřítko (4 až 50 km)
 typ měř. programu: manuální měřicí program

Naměřené hodnoty 2019:

- oxid dusičitý (NO_2) - maximální hodinová koncentrace 82,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, imisní limit (IL) 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

- četnost překročení IL – 0 případů/rok
- MV 19 – 61,8 µg/m³, IL nestanoven
- průměrná roční koncentrace 13,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM₁₀**
 - maximální denní koncentrace – 102,3 µg/m³, imisní limit (IL) 50 µg/m³
 - četnost překročení IL – 11 případů/rok
 - průměrná roční koncentrace 19,8 µg/m³, IL 40 µg/m³
- **částice PM_{2,5}**
 - průměrná roční koncentrace 15,3 µg/m³, IL 25 µg/m³
- **oxid siřičitý (SO₂)**
 - průměrná roční koncentrace 2,7 µg/m³
 - maximální hodinová koncentrace 36,7 µg/m³, IL 350 µg/m³
- **benzen (BZN), B[a]P** - neměřeno

Dle hodnot naměřených na výše uvedené měřicí stanici lze vyhodnotit imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok překročen nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010–2019. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Naměřené hodnoty na měřicí stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2019:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	průměr	medián
NO ₂ roční koncentrace	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	17,1	15,2	17,1	16,8	13,8	17,1	17,2
NO ₂ maximální hod. koncentrace	116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	94,9	69,1	115,3	82,4	82,8	92,3	91,7
NO ₂ četnost překroč. max. hod. konc. *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
PM ₁₀ roční koncentrace	30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	22,5	22,0	23,8	26,4	19,8	25,8	25,4
PM ₁₀ četnost překroč. denní konc. **	50	46	29	32	19	12	17	31	31	11	27,8	30,0
PM _{2,5} roční koncentrace	23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	17,7	18,1	19,8	21,3	15,3	19,7	19,6
SO ₂ maximální hod. koncentrace	95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	51,7	34,6	36	29,8	36,7	49,7	45,7

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM₁₀, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány.

Tvrzení, že vybraná varianta vymezuje koridor komunikace 43 v území, kde dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů je nepodložené tvrzení, které nevychází z relevantních údajů dostupných pro dotčení území, které jsou veřejně zpřístupněné na webu Českého hydrometeorologického ústavu (www.chmi.cz) Uvedené tvrzení není jakkoli ocitováno s odkazem na zdrojovou literaturu, a nelze tedy posoudit, zda návrhatele vycházel z nějakých relevantních údajů nebo pouze ze subjektivních dojmů bez hlubší znalosti zákonitostí v atmosféře. Z pohledu hodnocení kvality ovzduší mimo území reprezentativnosti stanic imisního monitoringu je možné také vycházet z § 11 bod 6 zákona 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), kde se uvádí, že k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tyto údaje jsou v grafické podobě zveřejněny na webu ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) a dále pak také na mapovém portálu Jihomoravského kraje, který z těchto dat vychází

<http://195.113.158.123/itc/default.aspx?wmcid=4&SID=>.

Z porovnání posledních zveřejněných průměrných hodnot za období 2014-2018 je zřejmé, že v uvažované trase koridoru silnice 43 nedochází k překračování hodnoty imisních limitů dle přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. Současně je nutno doplnit, že pakliže se v určité oblasti číselná hodnota blíží hodnotě imisního limitů, tak se jedná zejména o vliv domácích topenišť, která jsou největším zdrojem znečišťování ovzduší. Ve prospěch dopravních staveb jednoznačně hovoří větší plynulost dopravy na nové komunikaci, která je významným faktorem pro snížení znečišťování způsobené neplynulými stavy dopravy, kdy brždění, popojíždění a následná akcelerace produkuje významně více emisí znečišťujících látek ze spalování paliv a zejména fyzikálně podmíněnými otěry pneumatik, brzdového a spojového obložení, abrazí vozovky a resuspenzí prachu.

Podatelé neuvádějí žádná fakta na podporu svých tvrzení. Tvrzení o údajném nadlimitně zatíženém území se v případě znečištění ovzduší zcela nezakládají na pravdě, jak je výše v textu tohoto vypořádání přehledně uvedeno. Faktem je, že v průběhu posledních let dochází na většině stanic kraje k poklesu průměrných ročních i denních koncentrací znečišťujících látek. V případě znečištění ovzduší v důsledku silniční dopravy je právě dostavba páteřní silniční sítě zcela zásadním opatřením na zlepšení kvality ovzduší na velkém území centra města Brna i navazující aglomerace. V rámci ÚS i AZUR byl prověřen pozitivní efekt navržené silniční sítě, která ve svém celku povede k cílům definovaným v zadání, zákoně o ochraně ovzduší i koncepčních materiálech na úseku ochrany ovzduší (program zlepšování kvality ovzduší).

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 emisí 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.

Optimalizovaná varianta silnice 43 byla jako jedna z variant hodnocena v rámci Územní studie JMK, která byla podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Nebyla doporučena projektanty k dalšímu sledování a není tedy předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Námítka směřuje k „předvýběru“ variant komunikace D43/S43 v ÚS JMK. Judikatura soudů vyložila problematiku související s §38 stavebního zákona, a to povinnosti zpracovat variantní návrh koncepce, a územních rezerv následovně:

K povinnosti zpracování variant v ZÚR se vyjádřil Nejvyšší správní soud v bodě [131] rozsudku 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 cit.:“ Z výše shrnutého právního rámce této námítky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu

pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to až již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

V Rozsudku 1 Ao 7/2011 [158] ze dne 21.06.2012 Nejvyšší správní soud uvedl cit.: „... Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování **konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.**“

V Rozsudku 65 A 3/2017 [345] ze dne 20.12.2017 Krajský soud v Brně uvedl cit.: „Nejpozději po uplynutí čtyř let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena...“

K požadavku na posouzení všech řešení (alternativ) dle směrnice SEA článku 5 se vyjádřil nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012 v článku [130] cit.: „Pokud jde o úpravu otázky zpracování variant koncepcí posuzovaných v rámci procesu SEA, směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně. Pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Povinnost navrhnout varianty v rámci každé SEA ovšem směrnici uložena není. Čl. 5 odst. 1 směrnice SEA byl transponován do českého právního řádu pro účely posuzování vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí § 36 odst. 1 stavebního zákona (viz shora).

[131] Z výše shrnutého právního rámce této námitky dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to až již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

Pořizovatel postupoval u A1 ZÚR JMK následovně. V souladu se stavebním zákonem byla zpracována a projednána Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016 – 12/2018 (Zpráva o uplatňování), z níž 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 vyšlo ze stopy doporučené varianty D3 a některá dílčí řešení nadřazené dálniční síti byla nahrazena vhodnějšími.

Dotčené orgány mohly k navrhovanému výběru variant při projednání Zprávy o uplatňování uplatnit připomínku, což neučinily. Některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnily požadavky, mezi nimiž byl i požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou v A1 ZÚR JMK prověřovány. Pořizovatel připomínky ke Zprávě o uplatňování vyhodnotil a následně Zprávu o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 včetně vyhodnocení připomínek předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje k projednání. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 byla dne 28.3.2019 Zastupitelstvu Jihomoravského kraje schválila, které ji schválilo v podobě předložené pořizovatelem.

Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK nejsou relevantní, přesto je pořizovatel znovu prověřil.

OÚPSŘ nechal zpracovat reakci na „expertní posouzení“ přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie...í, zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“* Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že **uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK** opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Výstupy z těchto podkladových studií jsou relevantní k využití při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Cílem ÚS JMK bylo podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Úkolem ÚS JMK bylo v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Úkolem ÚS JMK bylo také hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv vybraných záměrů, a to dálnice D43 s obchvatem Kuřimi a jihozápadní tangenty.

ÚS JMK vzájemně posoudila varianty a doporučila, které varianty jsou dopravně nejúčinnější, urbanisticky nejprínosnější a přijatelné z hlediska vlivu na životní prostředí a lidské zdraví, a proto

mají být dále posouzeny v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Pořízena byla v souladu s §30 stavebního zákona, nad zákonný rámec byly dotčeny orgány, dotčené obce a veřejnost průběžně seznamovány s výstupy ÚS JMK a s možnostmi vyjadřovat se k dílčím výstupům.

Územní studie a její výsledky se staly stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Uvedeným způsobem byl naplněn účel zpracování územní studie. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů byla pořízena postupem § 36–41 stavebního zákona.

Ze stavebního zákona a rovněž z rozsudků soudů nevyplývá požadavek na překlopení všech uvažovaných variant vymezených v ZÚR formou územních rezerv posuzovaných v územní studii do A1 ZÚR JMK.

K ÚS JMK a jejím částem podrobněji viz Příloha vyhodnocení.

Námítka č. 4 - riziko střetu zájmů zpracovatele AZÚR, se zamítá.

Tvrzení o střetu zájmů jednatele společnosti knesl kynčl architekti s.r.o. není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK.

KrÚ JMK pro informaci sděluje, že věcně shodná podání obsahující tvrzení o střetu zájmů projektanta ve věci pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla předmětem prošetření KrÚ JMK, přičemž střet zájmů nebyl shledán. Podle informací KrÚ JMK bylo tvrzení o střetu zájmů také předmětem šetření České komory architektů. Rovněž šetřením České komory architektů nebyl střet zájmů shledán.

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 dozorcí rady ČKA bylo disciplinární zjišťování podle ustanovení § 31 odst. 2 písm. a) Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů zastaveno.

Proti usnesení o zastavení byla podána v dané lhůtě stížnost, která byla dne 7. 1. 2020 doručena DR ČKA. DR ČKA dospěla k závěru, že stížnost neobsahuje žádné nové skutečnosti, které by vedly k podání návrhu na zahájení disciplinárního řízení proti doc. Ing. arch. Jakubu Kynčlovi, Ph.D., podle § 32 odst. 1 Disciplinárního a smírčího řádu České komory architektů. DR ČKA se proto usnesla obnovené disciplinární zjišťování proti Ing. arch. Jiřímu Kneslovi opakovaně zastavit. Dne 4. února 2020 vydala DR ČKA usnesení č.j. DR 2019-06 o opakovaném zastavení disciplinárního zjišťování s Ing. arch. Jiřím Kynčlem.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí se podle § 172 odst. 5 správního řádu nelze odvolat ani podat rozklad.

JUDr. Bohumil Šimek
hejtman Jihomoravského kraje

Počet listů rozhodnutí: 325 listů

Přílohou rozhodnutí je Příloha č. 2 odůvodnění A1 ZÚR JMK – PŘÍLOHA VYHODNOCENÍ.

Počet listů příloh: 170 listů