

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Žerotínovo nám. 3/5
601 02 Brno

6. 4. 2011

Věc:

1. **Věcně shodná připomínka k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) k dopravní infrastruktuře JMK, včetně pro spojení Brna a Vídně a obchvatů Břeclavi a Znojma a včetně tangent města Brna**
2. **Zmocnění zástupce veřejnosti**

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů

**pana Mgr. Josefa Hasníka,
nar. 29.10.1961, trvale bytem U vodárny 356, 691 85 Dolní Dunajovice**

aby nás zastupoval jako zástupce veřejnosti v řízení o Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), aby podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky, aby nás zastupoval během pořizování ZÚR JMK a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:

1. Požadujeme vypuštění záměru spojení Brna a Vídně pomocí R52 v úseku Pohořelice – Mikulov–státní hranice s Rakouskem. Tento záměr je v rozporu autorizovaným posouzením variant spojení Brna a Vídně v posouzení Mgr. Volfa (2007), které krajský úřad vlastní.
2. Požadujeme, aby ZÚR byla v souladu s Politikou územního rozvoje (PÚR). Pro R55 je nutné respektovat vymezení v čl. (109) PÚR, tj. Olomouc–Přerov a dále Napajedla–Uherské Hradiště–Hodonín–Břeclav–hranice ČR (–Wien), tj. i R55 jako čtyřpruhový obchvat města Břeclavi.
3. Požadujeme, aby ZÚR byla v souladu s PÚR. Pro S8 je nutné respektovat vymezení v čl. (117) PÚR, tj. Havlíčkův Brod–Jihlava–Znojmo–Hatě–hranice ČR/Rakousko (Wien), tj. i S8 musí být plnohodnotným obchvatem města Znojmo a v ZÚR tedy nemůže být zanesen místo toho průtah dnes již urbanizovaným územím Znojma včetně Znojma-Přímětice. Plnohodnotný obchvat musí být trasován až severně od Znojma-Přímětice, Kuchařovic a Suchohrdel.
4. Požadujeme vypuštění JV, J a JZ tangenty města Brna. Jedná se o záměr koridorů dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. V prvním Zadání ZÚR pořizovatel ZÚR jasně uvedl, že na tyto tangenty by měla být převedena dálnice D1, tj. nejdůležitější dálnice v ČR. ZÚR musí být uvedena do souladu s PÚR, kde tyto tangenty nejsou uvedeny mezi dopravními koridory.
5. Přístup k posuzování dopadu ZÚR na veřejné zdraví prezentovaný v části HIA je **principiálně chybný**. Cílem posuzování není a nemůže být porovnání variant bez prvotního stupně hodnocení, kdy **nejprve musí být aplikována vylučující kritéria**, tj. zákaz umísťování nových zdrojů znečištění do oblastí, kde jsou v době pořizování ZÚR prokazatelně překročeny zákonné hygienické limity. Správnou formulací je tvrzení na str. 37 HIA, kde se uvádí, že „Pro lokality, dotčené novou výstavbou silnic a železnic obecně platí, že z definice nelze připustit vznik nepřijatelné úrovně rizika ani u malé části obyvatel ve prospěch celku.“. Tato formulace se blíží formulaci, která vyplývá z ústavního **práva jednotlivce** na příznivé životní prostředí. Této formulace se posouzení HIA ale nedrží, protože porovnává varianty bez respektování výše specifikovaných vylučujících kritérií a **protizákonně doporučuje varianty, v rámci nichž**

existují úseky s již existujícím a zdokumentovaným překročením zákonných hygienických limitů.

6. Posouzení HIA nepřipustně ignoruje známé hodnoty překročení hygienických limitů. Dle nařízení vlády č. 597/2006 Sb. je pro průměrné 24hodinové koncentrace PM10 stanoven imisní limit, který má hodnotu $50\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Tato koncentrace může být za kalendářní rok překročena maximálně 35x. Tento závazný zákonný indikátor – imisní limit – je v HIA praktický ignorován.¹
7. Krajská hygienická stanice ve svém „Postupu hodnocení vlivů na veřejné zdraví pro Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje“ z 26.3.2010 požadovala „U hluku bude do hodnocení zapracována skutečnost, že realizace záměru je nepřipustná v případě, že by došlo k překročení limitu. Hladina hluku u nejbližší zástavby u nového záměru tak může být nejvýše na úrovni limitů“. Tento postup je nepochybně analogicky nutné aplikovat i pro škodliviny v ovzduší a pak je požadavek formulovatelný např. pro PM10 jako „U znečištění ovzduší bude do hodnocení zapracována skutečnost, že realizace záměru je nepřipustná v případě, že by došlo k překročení limitu. Koncentrace škodlivin a jejich frekvence výskytu nadlimitních stavů u nejbližší zástavby u nového záměru tak může být nejvýše na úrovni limitů“. Toto nebylo v HIA provedeno např. z hlediska 24 hod průměrů PM10 a jejich limitního počtu výskytů v roce (tj. 35x).
8. Posouzení HIA ignoruje, že v oblasti jižní části města Brna a přilehlých obcích jsou dlouhodobě překračované hygienické limity prašnosti, specificky roční povolený počet překročení 24 hod průměrů PM10 (viz níže a viz příloha). Tyto urbanizované útvary leží v oblasti, pro kterou jsou dle publikované informace ČHMÚ reprezentativní data ze stanice Brno-Tuřany („Reprezentativnost: oblastní měřítko - městské nebo venkov (4 - 50 km)“, Dr. Škeřil, www.chmi.cz). Tedy pokud data ze stanice Brno-Tuřany dokládají roční překročení maximálního povoleného počtu 35 překročení 24 hod průměrů koncentrací PM10, pak **z hlediska PM10 v této oblasti nemůže být umístěn nový zdroj znečištění**. Je nesporné, že tato oblast, pro kterou jsou data stanice Brno-Tuřany reprezentativní, zahrnují nejen obce v těsné blízkosti Brna-Tuřan (jako např. Šlapanice vzdálené cca 2 – 3 km, Ponětovice, Kobylnice, cca 3.5 km, Jiřkovice 5 km, Modřice, Blažovice, Rebešovice 6 - 7 km, Želešice, Moravany, Nebovidy 8 – 10 km), ale zahrnují i městskou část Brno-Bosonohy a obce Troubsko a Ostopovice ve vzdálenosti 11 – 13 km. Je to potvrzeno i vysokou mírou korelace mezi údaji stanice Brno-Tuřany a stanice Brno-Bohunice (Lány) a stanicí provozovanou v Brně-Bosonohách. Tímto jsou definovány oblasti zatížené hygienickými závadami, a tedy limity využití území. **Je velmi závažnou chybou Návrhu ZÚR, že toto ignoroval a také těžkou vadou HIA, že tyto informace neuvedla.**
9. Z výše dokumentovaného vyplývá, že do oblasti Brna-Bosonoh a Troubska nemůže být situován nový zdroj znečištění, tj. mimoúrovňová křižovatka D1xR43xJZ tangenta a nemůže zde být situován nový zdroj znečištění, tj. R43. Stejně tak ze stejných důvodů nelze v Modřicích situovat mimoúrovňovou křižovatku R52xJZxJ tangenta a nelze navrhovat nový záměr, který by systémově přivedl do Modřic a okolí další tranzitní dálkovou dopravu, tj. nelze navrhovat záměr napojení Brna a Vídně přes Mikulov. Ze stejných důvodů nelze situovat mimoúrovňovou křižovatku D1xJV tangenta do prostoru Jiřkovic-Tvarožná-Blažovice-Holubice. **Tím je také vylučovacími kritérii nutno vyloučit i nové záměry JZ, J a JV tangenty, R43 v tzv. bystrcké trase a napojení Brna a Vídně přes Mikulov.**

Tyto nové záměry vyloučené již vylučovacími kritérii nesmí být dále porovnávány s jinými záměry dopravních staveb, jak to nesprávně činí jak návrh ZÚR, tak i HIA.

¹ Jediná zmínka o 24 hod. průměrech je na str. 5 HIA a na obr. 2 v HIA. Toto je naprosto nedostatečné. Schází informace o zátěži PM10 podél D1 směrem k západu (oblast Troubska, Ostopovic, atd.), což je společně s prostorem Brna-Bosonohy oblastí naprosto klíčovou z hlediska „doporučovaných“ nových záměrů R43, JZ tangenty, mimoúrovňové křižovatky D1 x R43 x JZ tangenta. Toto je naprosto zásadní opomenutí, které vede k nesprávnosti celé dopravní koncepce v ZÚR JMK.

10. Pro oblast s překročenými hygienickými limity je naopak nutné v rámci ZÚR navrhovat **nápravná územně plánovací opatření**. Tato opatření jsou známa a jsou reálná, ale jsou v Návrhu ZÚR v tomto kontextu zcela ignorována.
11. Ze stejných důvodů je **nepřípustné plánování nové kapacitní silnice přes oblast města Znojma, tj. je nepřipustné za „obchvat“ města Znojma v ZÚR prohlašovat nově částečně realizovaný „průtah“ Znojmem.**
12. **Z nových záměrů na území JMK je tedy přípustné porovnávat pouze ty varianty, které nebyly vyloučeny vylučovacími kritérii.**
13. „Bystrcká“ trasa R43 je vyloučena, neboť je navrhována přes oblast s dlouhodobým (po mnoho let) překračováním hygienických limitů v MČ Brno-Bosonohy, a to jak limitů prašnosti, tak limitů hlučnosti.
14. Tedy nejen emise a překračování limitů z tohoto hlediska, ale i překračování limitů hlučnosti **vylučují z jakéhokoliv posuzování mimoúrovňovou křižovátku D1xR43xJZ tangenta v prostoru Brno-Bosonohy a Troubsko. Tím je také vyloučena i JZ tangenta Troubsko – Modřice a R43 v Bystrcké trase.**
15. Překročení hlukových limitů v oblasti Modřic a navrhované jižní tangenty jsou také známá, a proto je **vyloučen jak záměr mimoúrovňové křižovátky JZ tangenta x R52 x J-tangenta a současně zatížení oblasti jihu Brna zatažením tranzitní dopravy od Vídně do tohoto prostoru, tedy je vyloučen i záměr R52 Mikulov – Pohořelice.**
16. Pro trasu R55 nebyla posouzena varianta navrhovaná mimo ptačí oblast (Děti Země, ing. Kalčík). Došlo k pochybení, které je nutné napravit. Není se ani možné odvolávat na EIA, nejen proto, že EIA musí následovat po SEA, ale i proto, že uvedená varianta nebyla ani v prováděné EIA posouzena.
17. Pro oblast Rohatec – Břeclav – obchvat Břeclavi – státní hranice s Rakouskem nebylo posouzeno plynulé napojení R55 východně od D2 na obchvat Břeclavi s mimoúrovňovou křižovátkou D2 x R55 jižně od centra Břeclavi, přičemž tato varianta je pořizovateli ZÚR minimálně v koncepční rovině známa ze studie ing. Kalčíka (2007) a studie HBH Projekt (2008).
18. Vedení VRT je posouzeno naprosto nedostatečně, a to nejen západně od Brna, ale i v prostoru od Brna k hranici s Rakouskem.
19. **Kap. 4.4.15 HIA týkající se lokalit s výraznou kumulací záměrů v území je ukázkou jak zpracovatel HIA totálně rezignoval na svoji povinnost provést posouzení všech vlivů, včetně kumulativních a vyvolaných. Tato kapitola dokládá, že zbývající část posudku HIA je nedostatečná a proto je posouzení HIA nutné odmítnout jako celek.**
20. **V kontextu výše uvedeného a v kontextu samotného textu HIA je naprosto nepřijatelná formulace na str. 146 HIA, kde je uvedeno, že „realizací ZÚR JMK jako celku nebude veřejné zdraví dotčeno“.**
21. Na str. 54 Odůvodnění Návrhu ZÚR ve verzi po projednávání s DOSS je uvedeno podobně problematické zdůvodnění výběru trasy na Vídeň:

„Varianta „Základní ŘSD“ je z hlediska dotčených orgánů považována za přijatelnou. Varianta „Základní ŘSD“ je příznivě hodnocena z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí. Je podpořena i souhlasným stanoviskem MŽP k hodnocení EIA“

Zda je varianta přijatelná či ne naprosto neodpovídá na klíčovou otázku, pro kterou byl zrušen ÚP VÚC Břeclavsko rozsudkem Nejvyššího soudu. Spojení Brno – Vídeň má dvě varianty, a to variantu trasy vedenou okolo Mikulova a variantu trasy vedenou okolo Břeclavi. K nápravě situace identifikované rozsudkem NSS bylo tyto varianty vzájemně porovnat. To se nestalo. Tím bylo pořizování ZÚR JMK zatíženo tak vážnou chybou, že jedinou nápravou opakování pořizování ZÚR JMK.

Klíčovým problémem je, že Návrh ZÚR ignoroval jedinou existující komparativní studii tras Brno – Mikulov – Vídeň a Brno – Břeclav – Vídeň z hlediska NATURA2000 (Volf, 2007). Tato studie jasně doložila preferenci pro volbu trasy Brno – Břeclav – Vídeň a není nutné vydávat miliony na zmanipulované studie, aby bylo pochopeno, že ve variantě Brno – Břeclav – Vídeň se současně jednou silnicí spojení Brna a Vídně a obchvat Břeclavi, zatímco pro řešení Brno – Mikulov – Vídeň je třeba navíc vybudovat ještě druhou silnici, tj. obchvat Břeclavi. Lze dále odkázat na výše uvedenou argumentaci jak k řešení situace v Břeclavi, tak i na vylučujícím kritériem vyloučený záměr R52 Pohořelice – Mikulov (- Vídeň) s vyvolaným systémovým nárůstem intenzity dopravy v jižní části Brněnské aglomerace.

22. Je zamlčeno, že existuje odborný posudek, který porovnává výhody napojení ČR a Rakouska pro spojení Brna a Vídně v trase okolo Břeclavi a okolo Mikulova. Jedná se o Odborný posudek autorizované osoby Ing. Holcnera, PhD nazvaný *„Posouzení vzájemných souvislostí pro dvě silniční trasy Brno – Vídeň- R52 a napojení Rakouska u Mikulova a R55 a napojení Rakouska u Břeclavi“* z června 2008. Tento posudek jednoznačně dokazuje preferenci pro čtyřpruhovou trasu R55 okolo Břeclavi, což je také řešení obsažené v závazné PÚR schválené vládou ČR v červenci 2009.

Zamlčení tohoto posudku je zásadní pochybení. Je jasně doloženo, že trasa Brno – Vídeň s využitím R55 jako čtyřpruhového obchvatu Břeclavi je výhodnější. Argumentace v ZÚR pro opačné řešení je neúplná a schází přímé porovnání variant spojení Brna a Vídně přes Břeclav a přes Mikulov, což bylo již pochybení pořizovatele ÚP VÚC Břeclavsko, který byl z tohoto důvodu zrušen rozsudkem NSS v listopadu 2009.

23. Na str. 58 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS je uvedeno podobně problematické zdůvodnění výběru dvoupruhové trasy obchvatu Břeclavi :

„Návrh vybrané varianty: D5-A varianta „ŘSD“ – dále značena D5

Varianta „ŘSD“ je i přes mírně negativní hodnocení vlivů na složky životního prostředí hodnocena jako dopravně účinnější, prostorovými parametry a délkou příznivější, s prokazatelným účinným technickým a krajinářským řešením koridoru v průchodu PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Doporučená varianta má souhlasné stanovisko MŽP k dokumentaci EIA, souhlasné stanovisko expertní komise a zajištěnou územní koordinaci s navazujícím koridorem R55 na území Zlínského kraje, zakotveném ve vydaných ZÚR Zlínského kraje.

Nejedná se o mírně negativní hodnocení, ale nedorozumění konflikt s NATURA2000.

Z odůvodnění ZÚR je neseznatelné, co pořizovatel ZÚR míní „prostorovými parametry“.

Z odůvodnění ZÚR je neseznatelné, co pořizovatel ZÚR míní „krajinářským řešením koridoru v průchodu PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“.

Z hlediska územně plánovacího procesu je naprosto nepodstatné, jaký závěr vyslovila nějaká expertní komise, která nemá žádný mandát pro územní plánování a kdy není nijak z ZÚR seznatelné, jaké argumenty byly posuzovány, jaké vyhodnocení proběhlo a jaké bylo odůvodnění závěrů.

Odkaz na zajištěnou územní koordinaci je nepatřičný, neb v době pořizování ZÚR Zlínského kraje nebylo provedeno řádné porovnání variant pro R55.

Vedení R55 tedy nebylo v ZÚR právoplatně odůvodněno a není jiná cesta než opakovat pořizování ZÚR JMK.

24. Na str. 73 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS je uvedeno podobně problematické zdůvodnění výběru Jihozápadní tangenty:

„Návrh vybrané varianty: D10-A varianta „Modřická“ dále značena D10

Varianta „Modřická“ v návaznosti na JT ve variantě „Modřické“ (D11) je na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant, z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí hodnocena jako příznivější...“

V ZÚR nelze provádět nějaké „rámcové vyhodnocení“, ale jen plnohodnotné vyhodnocení. Formulace o „rámcovém vyhodnocení“ dokládá nedostatečnost vyhodnocení v ZÚR.

Je zcela absurdní odkazovat na „příznivější“ hodnocení vlivů na obyvatelstvo. Hodnocení musí být provedeno proti limitům využití území, a tedy oproti zákonným hygienickým limitům prašnosti a hlučnosti. To se nestalo.

Záměr je navrhován do oblasti s dlouhodobě překračovanými zákonnými hygienickými limity, a to jak prašnosti, tak i hlučnosti, a to jak pro MČ Brno-Bosonohy, tak i pro obce Troubsko, Ostopovice, Modřice a další. Jak je podrobně odůvodněno výše do oblastí s překročenými zákonnými limity nelze umisťovat další zdroje velkého znečištění, ale je nutné aplikovat taková územně plánovací opatření, která povedou naopak ke snížení nadlimitní zátěže dotčeného území. Pořizovatel ZÚR vážně pochybil a není jiné cesty k nápravě než opakování procesu pořizování ZÚR JMK.

25. Na str. 75 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS je uvedeno podobně problematické zdůvodnění výběru Jižní tangenty :

„Návrh vybrané varianty: D11-A varianta „Modřická“ – dále značena D11

Varianta „Modřická“ v návaznosti na vybraný koridor JZT ve variantě „Modřické“ (D10) je na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant, z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí hodnocena jako příznivější.“

V ZÚR nelze provádět nějaké „rámcové vyhodnocení“, ale jen plnohodnotné vyhodnocení. Formulace o „rámcovém vyhodnocení“ dokládá nedostatečnost vyhodnocení v ZÚR.

Je zcela absurdní odkazovat na „příznivější“ hodnocení vlivů na obyvatelstvo. Hodnocení musí být provedeno proti limitům využití území, a tedy oproti zákonným hygienickým limitům prašnosti a hlučnosti. To se nestalo.

Záměr je navrhován do oblasti s dlouhodobě překračovanými zákonnými hygienickými limity, a to jak prašnosti, tak i hlučnosti, a to jak pro MČ Brno-Bosonohy, tak i pro obce Troubsko, Ostopovice, Modřice a další. Jak je podrobně odůvodněno výše do oblastí s překročenými zákonnými limity nelze umisťovat další zdroje velkého znečištění, ale je nutné aplikovat taková územně plánovací opatření, která povedou naopak ke snížení nadlimitní zátěže dotčeného území. Pořizovatel ZÚR vážně pochybil a není jiné cesty k nápravě než opakování procesu pořizování ZÚR JMK.

26. Na str. 75 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS odkazováno na JV tangentu. Odůvodnění ale nejen schází, ale je jako podpora pro JVT zde uveden zcela absurdní text:

„Záměr JVT společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – záměr D8, „Nová Přerovská trať“ – záměr D43, modernizace letiště Brno – Tuřany – záměr D62 a plocha smíšená výrobní – PZR1), svými kumulativními vlivy na veřejné zdraví vyžadují zvláštní pozornost. Kumulace uvedených záměrů v této oblasti bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Na základě podrobné studie bude pro tuto oblast nutné posoudit očekávanou zátěž při realizaci všech záměrů a následně pak navrhnout opatření k ochraně dotčených obyvatel. Podrobněji je tato problematika uvedena v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).“

Je zde jasně dokázáno, že JVT je neprůchodná z hlediska hygienických limitů využití území. Je zde navíc zcela zamlčeno, že referenční stanice pro PM10 je umístěna v blízkosti navrhované JVT, a to v Brně-Tuřanech. Tato referenční stanice po mnoho let dokládá překračování zákonných hygienických limitů prašnosti a v tzv. zóně Jihomoravský kraj, za kterou je podle zákona o ochraně ovzduší zodpovědný krajský úřad JMK, nebyla učiněna žádná opatření k nápravě, přestože ústavní právo zde žijících obyvatel diktuje, že tato opatření k nápravě měla být aplikována již přede mnoha lety. Je naprosto nepřijatelné do oblasti s překročenými zákonnými hygienickými limity v územním plánování umisťovat jakékoliv další velké zdroje znečištění.

JVT, a to jak v ZÚR úsek navrhovaný ke schválení, tak i územní rezervu je nutné ze ZÚR vypustit.

27. Na str. 59 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS je uvedeno:

„V ZÚR JMK byly v tomto úseku prověřeny a vzájemně porovnány tři varianty R55, a to varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A), varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“ (D66-B) a varianta „ŘSD“ (D66-C), podmíněna realizací navazující přeložky dvoupruhové silnice I/55 s obchvatem Břeclavi. Varianty vycházejí ze zpracovaných dokumentací; „Vyhledání variant trasy v parametrech R55 mezi dálnicí D2 a státní hranicí s Rakouskem“ (Ing. Jiří Kalčík, 02/2007), „Rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko, Reinthal, vyhledávací studie“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2008) a „Komparativní studie R52 a R55“ (DHV ČR, spol. s r.o., 2008).“

Je zde odkazováno na studii objednanou Ministerstvem dopravy, kterou vypracoval ing. Kalčík, ale varianty, dle této studie nebyly posuzovány.

To je zásadní pochybení, neb všechny známé varianty měly být posouzeny.

Je zde odkazováno na vyhledávací studii“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2008). Je však zamlčeno, že k této vyhledávací studii existuje odborný posudek, který kriticky posuzuje tuto studii. Jedná se o Odborný posudek autorizovaných osob Ing. Holcnera, PhD. a doc. Ing. Jůzy, CSc. nazvaný „Obchvat Břeclavi a R55 – technické posouzení studií ing. Kalčíka a HBH Projekt spol. s r.o.“ z června 2008.

Zamlčení tohoto posudku je zásadní pochybení.

28. Na str. 59 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS je uvedeno:

„V ZÚR JMK byly v tomto úseku prověřeny a vzájemně porovnány tři varianty R55, a to varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A), varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“ (D66-B) a varianta „ŘSD“ (D66-C), podmíněna realizací navazující přeložky dvoupruhové silnice I/55 s obchvatem Břeclavi. Varianty vycházejí ze zpracovaných dokumentací; „Vyhledání variant trasy v parametrech R55 mezi dálnicí D2 a státní hranicí s Rakouskem“ (Ing. Jiří Kalčík, 02/2007), „Rychlostní silnice R55

Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko, Reinthal, vyhledávací studie“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2008) a „Komparativní studie R52 a R55“ (DHV ČR, spol. s r.o., 2008).“

Je však zamlčeno, že existuje odborný posudek, který porovnává výhody napojení ČR a Rakouska pro spojení Brna a Vídně v trase okolo Břeclavi a okolo Mikulova. Jedná se o Odborný posudek autorizované osoby Ing. Holcnera, PhD nazvaný *„Posouzení vzájemných souvislostí pro dvě silniční trasy Brno – Vídeň- R52 a napojení Rakouska u Mikulova a R55 a napojení Rakouska u Břeclavi“* z června 2008. Tento posudek jednoznačně dokazuje preferenci pro čtyřpruhovou trasu R55 okolo Břeclavi, což je také řešení obsažené v závazné PÚR schválené vládou ČR v červenci 2009.

Zamlčení tohoto posudku je zásadní pochybení. Je jasné doloženo, že trasa Brno – Vídeň s využitím R55 jako čtyřpruhového obchvatu Břeclavi je výhodnější. Argumentace v ZÚR pro opačné řešení je neúplná a schází přímé porovnání variant spojení Brna a Vídně přes Břeclav a přes Mikulov, což bylo již pochybení pořizovatele ÚP VÚC Břeclavsko, který byl z tohoto důvodu zrušen rozsudkem NSS v listopadu 2009.

29. Na str. 9 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS je pro záměr *„R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko“* uvedeno, že koordinace je zajištěna. Je neseznatelné jak mohla být právoplatně zajištěna koordinace s Rakouskem, když nebylo provedeno přeshraniční posouzení SEA a HIA.
30. Na str. 9 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS je pro záměr *„R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko“* uvedeno, že koordinace je zajištěna. Tato koordinace nemohla být zajištěna mezivládní dohodou o napojení R52 a A5, neboť tato mezivládní dohoda není v ČR ratifikována, a tedy podle Ústavy ČR nemůže mít přednost před procesy dle existujících zákonů. Koordinace tedy nebyla provedena.
31. Na str. 10 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS v části o souladu s PÚR je odkazováno na *„koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461),“* a je tvrzeno, že je zde soulad s Návrhem ZÚR. Nelze tvrdit, že zde existuje soulad, když tento koridor nebyl přeshraničně posouzen jako celek v SEA.
32. Na str. 10 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS v části o souladu s PÚR je odkazováno na *„příslušný úsek koridoru kapacitní silnice R55 Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien),“* a je tvrzeno, že je zde soulad s Návrhem ZÚR. Nelze tvrdit, že zde existuje soulad, když tento koridor v ZÚR není zahrnut jako čtyřpruhová R55, ale jako dvoupruhový.
33. Na str. 10 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS v části o souladu s PÚR je odkazováno na *„příslušný úsek koridoru kapacitní silnice S8 Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (– Wien),“* a je tvrzeno, že je zde soulad s Návrhem ZÚR. Nelze tvrdit, že zde existuje soulad, když tento koridor nebyl přeshraničně posouzen jako celek v SEA.
34. Varianty „OPTIMÁLNÍ“ a „ALTERNATIVNÍ“ nebyly vzájemně porovnány jako celek a s uvážením dopadů na veřejné zdraví. Toto porovnání schází v SEA a HIA k Návrhu ZÚR.
35. Varianta sugestivně nazývaná jako „OPTIMÁLNÍ“ je na první pohled právně chybná, neb zavádí tranzitní dálkovou dopravu do dopravně přetížené brněnské aglomerace, kde z důvodů dlouhodobého překračování zákonných hygienických limitů (prašnost a hluchost) nejen nelze v územním plánování umisťovat nové velké zdroje znečištění ovzduší, ale je pro pořizovatele ZÚR podle zákona o ochraně ovzduší a podle ústavy, kde je každému jednotlivci zvlášť garantováno právo na příznivé životní prostředí, povinnost přijímat účinná a konkrétní územně plánovací opatření k nápravě. Toto se nestalo. Pořizovatel ZÚR JMK tedy pochybil.

36. Na str. 20 Odůvodnění Návrhu ZÚR po projednání s DOSS se Návrh ZÚR odvolává na nějaké dopravní modelování. Je však neseznatelné, o jaké dopravní modelování jde a kde se s ním občan může seznámit. Takto neseznatelně formulované odůvodnění ZÚR je neakceptovatelné a pořizování ZÚR JMK musí být opakováno.

Území dotčené připomínkou je celé území Jihomoravského kraje, neboť celý JMK je dotčen chybně trasovanými hlavními dopravními koridory R52, R55, R43, JZ tangenta, J a JV tangenta.

Jméno a příjmení (TISKACÍM PÍSMEM)	Datum narození	Trvalý pobyt (ulice a číslo domu, PSČ, obec)	Podpis

Mgr. Josef Hasník, nar. 29.10.1961, trvale bytem U vodárny 356, 691 85 Dolní Dunajovice, tímto zmocnění veřejného zástupce výše podepsanými občany přijímá.

.....
Mgr. Josef Hasník, zástupce veřejnosti