



# EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS

Krajský úřad Jihomoravského kraje  
Odbor územního plánování a stavebního řádu  
Žerotínovo náměstí 3/5  
601 82 BRNO

---

## Podatelé:

- 1) Ekologický právní servis, o. s.  
Příběnická 1908, 390 01 Tábor, adresa pro doručování Dvořákova 13, 602 00 Brno
- 2) Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, o. s.  
Hodakova 27, 664 41 Troubsko
- 3) Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích  
U luhu 23, 635 00 Brno
- 4) Nová Ves proti průtahu obcí a R52, o. s.  
Nová Ves 138, 691 23 Pohorelice
- 5) o.s. OBCHVAT,  
Stojanova 7, 669 02 Znojmo
- 6) Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách, o. s.  
Hoštická 95, 642 00 Brno-Bosonohy
- 7) Občané brněnské aglomerace proti dálničním průtahům svým městem, o. s.  
Rozdrojovice 321, 664 34 Rozdrojovice
- 8) Za ochranu životního prostředí v Ponětovicích, o. s.  
Ponětovice 63, 664 51 Šlapanice u Brna
- 9) Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu, o. s.  
Cejl 48/50, 602 00 Brno
- 10) Český a Slovenský dopravní klub, o. s.  
Cejl 48/50, 602 00 Brno
- 11) Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko, o. s.  
Opálkova 16, 635 00 Brno-Bystrc
- 12) Občané za ochranu a rozvoj zdravého bydlení v Jinačovicích a okolí, o. s.  
Jinačovice 213, 664 34 Jinačovice

### eps brno

Dvořákova 13, 602 00 Brno  
Tel.: +420 545 575 229  
Fax: +420 542 213 373  
IČ: 653 414 90

### eps tábor

Příběnická 1908, 390 01 Tábor  
Tel.: +420 381 253 904  
Fax: +420 381 253 910



13) Sdružení vlastníků pozemků na Gruntech, o. s.

Za školou 230, 664 51 Šlapanice u Brna

14) Česká společnost ornitologická – Jihomoravská pobočka, o. s.

Lidická 25/27, 602 00 Brno

15) Čisté Šlapanice, o. s.

Jižní 117/4, 664 51 Šlapanice u Brna

16) Za čisté a klidné Modřice, o. s.

U Hřiště 831, 664 42 Modřice

17) Zelené Podluží, o. s.

Žerotínova 15, 690 02 Břeclav

18. 4. 2011

## **Společné připomínky občanských sdružení ke 2. návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

Dle ust. § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“), v platném znění (stavební zákon), uplatňují výše uvedení podatelé následující připomínky:

1) Návrh Zásad územního rozvoje (dále jen ZÚR JMK) v předkládané verzi **nelze** přijmout, neboť je zpracován neúplně, tendenčně a nevyváženě (a tedy v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle ust. § 18 a § 19 stavebního zákona). Požadujeme proto jeho přepracování a doplnění v duchu dalších připomínek uvedených níže. Po potřebných úpravách požadujeme opakování veřejného projednání.

2) ZÚR JMK jsou koncepčním materiálem, který má vyhodnotit možná (a reálně v úvahu přicházející) variantní řešení jednotlivých záměrů a také možná variantní řešení koncepce celého systému dopravy v JMK, jsou-li k dispozici. ZÚR JMK ve skutečnosti nevyhodnocují to, co by vyhodnocovat měly – např. zcela chybí komplexní vyhodnocení/porovnání možných variantních řešení dálniční sítě v JMK (koncepce prosazovaná krajem versus koncepce dle studie ing. Strnada) či vyhodnocení nejvhodnějšího silničního spojení Brna s Vídní (varianta přes Mikulov versus varianta přes Břeclav). V prvním případě je Studie ing. Strnada jen stručně zmíněna v části Odůvodnění (str. 23 a násl.), avšak komplexní vyhodnocení včetně aspektů dopravních, environmentálních a socio-ekonomických zcela chybí (mělo být provedeno v rámci SEA, popř. i v HIA). V druhém případě pak ZÚR JMK posuzují zvláště varianty R52 (varianty přes Mikulov) a



zvláště varianty R55 (varianty přes Břeclav) namísto toho, aby byly tyto varianty koncepčně posouzeny navzájem. Nové vyhodnocení variant R52 prakticky opakuje proces EIA, navíc s paradoxním výsledkem, že varianta prosazovaná Ředitelstvím silnic a dálnic a politickou reprezentací JMK byla vyhodnocena jako mírně horší než varianta „Alternativní západní“. Tato skutečnost ovšem nic nemění na tom, že nebyly vyhodnoceny varianty silničního spojení Brna s Vídní, na což již dříve upozorňoval veřejný ochránce práv, Nejvyšší kontrolní úřad, Evropská komise či Nejvyšší správní soud, který z důvodu neposouzení variant zrušil ÚP VÚC Břeclavsko, který silnici R52 obsahoval.

3) Zejména z části Odůvodnění ZÚR JMK, která pojednává o koncepčních variantách rozvoje dopravní infrastruktury v JMK (str. 19 a násl. Odůvodnění), je zřejmé účelové znevýhodňování varianty „Alternativní“. Už samotná varianta prosazovaná zpracovatelem, pořizovatelem a Jihomoravským krajem je nazvána jako „Optimální“, a neodůvodněně tak vytváří zdání vhodnosti, přestože vůbec optimální není, na což upozorňují i některé části SEA k ZÚR JMK a zejména HIA (problémová místa s výraznou kumulací záměrů). Naopak tato „varianta“ je předimenzovaná, s velmi významnými dopady na veřejné zdraví a životní prostředí a také z hlediska nároků na financování tak náročná, že je minimálně ve střednědobém časovém horizontu nerealizovatelná. Oddálení realizace jakékoliv varianty páteřní silniční sítě JMK znamená konzervování současného nevyhovujícího stavu v některých lokalitách (např. okolí D1, centrum Brna).

4) Kvůli neposouzení variant silničního spojení Brna s Vídní (viz předchozí připomínky) jsou ZÚR JMK v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR (dále jen „PÚR 2008“). Přestože PÚR 2008 obsahuje v článku (106) vymezený záměr R52 (str. 54), důvodová zpráva k PÚR 2008 (která je součástí PÚR 2008) na str. 102 uvádí, že „Výše uvedené usnesení vlády ukládá pro každý rozvojový záměr prověření a vyhodnocení variant, vyplývajících z tohoto usnesení vlády, je nutno v PÚR ČR 2008 zachovat ta řešení, která jsou stanovena v jiných platných dokumentech (např. u R52 – ÚPN VÚC Břeclavsko).“ S přihlédnutím událostem, které se staly po přijetí PÚR 2008 v létě roku 2009 je zapotřebí konstatovat, že k prověření a vyhodnocení variant silničního spojení Brna s Vídní procesem SEA nikdy nedošlo a zároveň ÚP VÚC Břeclavska byl zrušen soudem kvůli rozporu se zákony. Záměr R52 tak v PÚR ztrácí jakoukoliv oporu, a proto ho není možné ani vymezovat v ZÚR JMK, pokud v nich zároveň nebude tento záměr navzájem porovnán s alternativním spojením přes Břeclav.

5) Kromě uvedeného podatel upozorňuje na usnesení Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Ao 3/2009 - 59, ve kterém soud uvádí, že: „Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování, a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznámá a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva. Závaznost obecně formulovaných záměrů Politiky pro územně plánovací dokumentaci je nutno vyložit jako závaznost příslušných územních orgánů převzít do územně plánovací dokumentace



vládou České republiky schválený koncepční záměr územního rozvoje na celostátní či mezinárodní úrovni, nikoli faktickou realizací tohoto záměru. Pokud by obecné záměry vyjádřené v Politice samy o sobě, bez ohledu na jejich obsahové vymezení znamenaly pro příslušné územní orgány povinnost automatické realizace, postrádal by způsob, jakým je ve stavebním zákoně upraven proces schvalování zásad územního rozvoje, územního plánu či regulačního plánu, smysl.“ **I s ohledem na uvedené proto mělo být v ZÚR JMK provedeno vyhodnocení variant silničního spojení Brna s Vídní, jak je uvedeno výše v námitce č. 2.**

6) Požadujeme, aby ZÚR JMK byly doplněny o komplexní vyhodnocení různých koncepčních řešení dálniční sítě v JMK (tedy sítě dálnic a rychlostních silnic) a rovněž o vyhodnocení variantních řešení silničního spojení Brna s Vídní s přihlédnutím ke všem dostupným pokladům a studiím, které jsou k dané problematice k dispozici (včetně kontrolních závěrů NKÚ či rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ve věci ÚP VÚC Břeclavsko). Toto vyhodnocení musí být obsaženo v Části III – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a musí být do něj zahrnuty i vedlejší efekty jednotlivých záměrů (např. při uvažování spojení Brna s Vídní pomocí R52 je zapotřebí počítat též s vybudováním dvoupruhového obchvatu Břeclavi, včetně jeho dopadů na životní prostředí a ekonomické zátěži pro veřejný rozpočet, apod.). Do hodnocení musejí být zahrnuty širší dopravní vztahy v území a také musí být vyhodnocena socio-ekonomická a environmentální stránka navrhovaného (komplexního) řešení (představené ZÚR JMK se omezují pouze na „vyhodnocení“ dílčích dopravních staveb a jejich funkcí nikoli komplexního řešení).

7) Podatelé namítají, že v ZÚR JMK je prosazováno takové řešení rychlostních silnic, které si vyžádá nepřiměřeně vysoké finanční náklady. Tyto prostředky přitom nemusí být ani ve střednědobém horizontu k dispozici, **čímž se krajem navrhované „řešení“ snadno stane dopravně nevhodným a neúčinným za současného vynaložení velkých nákladů. S ohledem na množství finančních prostředků pro výstavbu nových komunikací je nutno hledat co nejúspornější a zároveň dopravně efektivní řešení, za podmínek minimalizace zásahů do životního prostředí a veřejného zdraví. I proto mělo být řešení navrhované ve studii ing. Strnada důkladně prověřeno a vyhodnoceno v části SEA, což se nestalo.**

8) Posuzování předmětných variant nemůže být znemožněno tím, že se odkazuje na existenci Parlamentem ČR neratifikované mezivládní dohody či na Deklaraci Zastupitelstva Jihomoravského kraje (str. 19 ZÚR JMK). Je zapotřebí zdůraznit, že ani jeden z uvedených dokumentů nemá aplikační přednost před zákony ČR a sekundárními akty Evropského společenství (zejména nařízení, směrnice). Proto je nutné dodržet postup dle zákona a směrnice o posuzování vlivů (konceptí) na životní prostředí a řídit se výsledkem tohoto procesu. Není možné dopředu politickou vůlí vylučovat možná variantní řešení a umožňovat tak obcházení tohoto procesu (jednání *in fraudem legis*).

9) ZÚR JMK, včetně části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jsou zpracovány značně nevyváženě ve prospěch výstavby nových komunikací a naopak na úkor sociálního a environmentálního pilíře. Taktéž část SEA je zpracována způsobem, který marginalizuje vlivy zejména dopravních staveb a kumulativních vlivy dalších záměrů na životní prostředí a veřejné



zdraví a naopak ve většině případů nepřiměřeně a neodůvodněně nadhodnocuje údajný přínos nových komunikací.

10) Nesouhlasíme s vymezením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě Bystrcká (záměr D1) a požadujeme jeho vypuštění ze ZÚR. Uvedený záměr má procházet středem městské části Brno-Bystrc a ve velmi těsné blízkosti městských částí Brno-Kníničky a Brno-Bosonohy. Takový postup je nepřijatelný jak z hlediska limitů využití území, tak i z hlediska právních předpisů EU (požadavek na vedení komunikací mimo hlavní sídelní útvary). V části SEA pak zjevně chybí vyhodnocení MÚK R43 x D1 x JZT na životní prostředí a veřejné zdraví s důrazem na problematiku hluku a emisí z dopravy s jasným konstatováním, zda bude možné dodržet veškeré zákonné limity pro znečišťující látky i přípustnou úroveň hlučnosti v zasažené oblasti (zejména Troubsko, Ostopovice, Brno-Bosonohy).

11) Nesouhlasíme s vymezením koridorů záměrů JZT (D10), JT (D11) a JVT (D12 a DR4) a požadujeme jejich vypuštění ze ZÚR. Uvedené záměry představují pro dotčené území a jeho obyvatele výrazně negativní efekty (nepřípustné zvýšení hluku, znečištění ovzduší, snížení ceny nemovitostí, výrazné snížení průchodnosti územím, zásadní omezení rozvoje obcí, zásadní vliv na životní prostředí, nežádoucí fragmentace krajiny, zabor nejkvalitnějších zemědělských půd, nepřípustné vlivy na kulturní památky, atd.), přičemž přínos uvedených záměrů nebyl věrohodně doložen a je podateli zpochybňován. Nadevše je nesporné, že vymezení záměru JZT je v rozporu se PÚR 2008, neboť jde o záměr celostátní významu (jakožto součást navrhovaného „severojižního spojení“ Pardubického a Jihomoravského kraje R43 + JZT + R52, resp. propojení dálnice D1 a R52), avšak záměr v PÚR chybí. Proto nemůže být ani obsahem ZÚR JMK.

12) ZÚR JMK uvádí, že mezi základní kritéria záměru JZT (str. 24 ZÚR JMK), patří maximální odlehčení městské komunikační sítě Brna, prioritně ul. Vídeňské, minimalizace negativních vlivů na obytnou funkci dotčeného území a minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (str. 24 Návrhu). Avšak odlehčení městské komunikační sítě Brna není možné tímto způsobem dosáhnout, neboť většina dopravy na městské komunikační síti Brna je tvořena dopravou zdrojovou a cílovou, která nebude tímto počinem nijak redukována. Ani další dvě kritéria není možné dodržet, neboť navrhované záměry mají potenciál zhoršit již dnes neuspokojivé imisní a hlukové podmínky obyvatel jižně od Brna, neboť příslušné zákonné limity pro znečištění ovzduší a hluk jsou v dotčených oblastech již nyní pravidelně překračovány (viz např. referenční měření Českého hydrometeorologického ústavu týkající se prašnosti, hlukové mapy či tzv. hlukové výjimky vydávané Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje). **Z důvodu nadlimitních hodnot sledovaných veličin tedy nelze umístit další zdroje znečištění a hluku do zasaženého území.** Umístěním těchto a dalších záměrů (např. průmyslové zóny) do zasaženého území dojde namísto redukce dopravy k jejímu dalšímu nárůstu. **Namísto řešení problému s externalitami z dopravy tak dojde k posílení jejich významu v již zasažených místech a k zatížení dalších lokalit.**

13) Lze mít důvodně za to, že dostavbou Velkého městského okruhu Brno (VMO), rozšířením D1 na šestiproudé uspořádání, využitím D2 a R55 pro spojení s Vídní (a případně realizací plánované S8) pozbývají JZT, JT i JVT zcela svůj smysl.



14) Posuzování, zda v budoucnu dojde k překročení limitů znečištění ovzduší či hluku, je nutné aplikovat v souladu s principem předběžné opatrnosti dle ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. **Pokud je s přihlédnutím ke konkrétnímu případu zřejmé, že nebude možné dosáhnout eliminace negativní vlivů na přípustnou úroveň, pak nemůže být takový záměr dále prosazován.** Uvedené evidentně nastává v případě mimoúrovňové křižovatky R43 x D1 x JZT v oblasti Troubska, Ostopovic a Brna-Bosonoh, v případě spojení JZT a JT u Modřic a v oblasti kolem Šlapanicka. Mimoto pro celou oblast kolem tangent nelze spolehlivě prokázat dodržení limitů pro hluk a znečištění ovzduší.

15) V rámci vyhodnocení samotné JZT je zřejmá diskreditace „Nulové varianty“, neboť zpracovatel se nesnaží s touto variantou aktivně pracovat a nalézt nejvhodnější řešení (úpravy silnice, protihluková opatření + např. odvedení tranzitní dopravy na Vídeň pomocí D2 a obchvatu Břeclavi; není nutné za každou cenu z ulice Vídeňské vytvořit silnici typu R, jak předpokládá zpracovatel). I to je důsledek nepochopení a nevyhodnocení širších vztahů a koncepcí dopravy.

16) Přestože zpracovatel uvádí, že situace na ulici Vídeňské je již v současnosti neúnosná, nejsou přitom přijímána žádná opatření ani koncepční řešení k jejímu zlepšení. Je proto logické, že pokud tato situace zůstane zachována spolu se zvyšujícími se intenzitami dopravy, bude výsledné řešení nevhodné a „Nulová varianta“ nebude v žádném případě vyhovující. Proto je nutné, podobně jako u aktivních variant, i u varianty „Nulové“ stanovit podmínky a příslušná opatření tak, aby nedošlo k nepřipustným nadlimitním vlivům na obyvatelstvo.

17) Podatelé navíc upozorňují na skutečnost, že s financováním JZT Ministerstvo dopravy minimálně do roku 2025 vůbec nepočítá, což při realizaci rychlostní silnice R52 v dohledné době způsobí **další navýšení externalit z dopravy na ulici Vídeňské, což zpracovatel v podobě „Nulové varianty“ tak důsledně odsuzuje** a z čehož plyne odmítnutí „Nulové varianty“. Navíc nebudou přichystána žádná opatření pro zmírnění tohoto nepřijatelného stavu a odpovědné orgány se budou pouze odvolávat na v budoucnu plánovanou JZT. Tento přístup považujeme za nepřipustný.

18) Na str. 189 SEA je u vyhodnocení variantních záměrů uvedeno, že varianta s nejnižší celkovou hodnotou H je z hlediska vlivů na životní prostředí považována za nejpriznivější. Podatel proto důrazně upozorňuje na skutečnost, že **ač „Nulová varianta“ JZT vyšla z vyhodnocení vlivů na životní prostředí výrazně lépe než obě aktivní varianty, nebyla tato varianta vybrána pro realizaci a nebylo s ní dále pracováno.** Uvedené vyhodnocení tak zcela ztrácí svůj smysl, když je nakonec vybráno daleko méně příznivé řešení, navíc s přihlédnutím k tomu, že plánovaný záměr nebude v dohledné době realizován a situace se bude umísťováním dalších záměrů do území (R52, R43 ve variantě „Bystrcká“) nadále zhoršovat.

19) Zpracovatel dále u vybraných variant JZT a JT na str. 72, resp. 74 Odůvodnění uvádí, že „*přímé negativní vlivy na obytnou funkci nejsou známy*“. Je však vysoce pravděpodobné, že minimálně v případě některých obcí (např. Ostopovice, Troubsko, městská část Brna-Bosonohy, Modřice,



Želešice, Ponětovice) k přímým negativním vlivům na obytnou funkci dojde (emise, hluk, narušení pohody bydlení) kvůli těsné blízkosti navrhovaných záměrů k obytné zástavbě (viz též upozornění HIA u kumulativních vlivů záměrů).

20) Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí přitom zcela jasně konstatuje, že největší podíl na znečištění ovzduší má doprava, zejména silniční (str. 89 SEA) a že hlavním problémem je především hluk z automobilové dopravy (str. 93 SEA). Dále se v dokumentu konstatuje, že „hlavním zdrojem hluku v území je doprava, především doprava automobilová“ (str. 84 SEA) či že „hlavním problémem kraje z hlediska hlukové zátěže je hluk z automobilové dopravy“ (str. 93 SEA). **Avšak konání zpracovatele (vymezování nových koridorů silničních staveb v přetíženém území) je v přímém protikladu s cíli i zjištěními ZÚR JMK, neboť do oblastí zasažených externalitami ze silniční dopravy jsou umísťovány další významné zdroje hluku a emisí z této nejvýznamnější kategorie.**

21) Na str. 108, resp. 109 SEA pak zpracovatel konstatuje, že JZT, JT i JVT „přispějí ke zlepšení dopravních podmínek v dotčeném území a snížení intenzity tranzitní dopravy v obytné zástavbě“, avšak neuvádí, proč předpokládá, že k tomuto jevu dojde a v jakých lokalitách skutečně dojde ke snížení dopravní zátěže. Jak již bylo uvedeno výše, je namístě se domnívat, že k zásadnímu zlepšení situace realizací JZT, JT a JVT nedojde, spíše opak je pravdou. Podatelé jsou s ohledem na vše výše uvedené nuceni rozporovat četná nedoložená tvrzení zpracovatele, že navrhované záměry JZT, JT a JVT „umožní odvést dopravu ze silně zatížených komunikací procházejících velkými městy, jedná se současně o obchvaty, které snižují zátěž v nejvíce problémových místech“. Z uvedeného není zřejmé, na jakých místech dojde k odvedení dopravy.

22) Co se týče potenciálu JZT odvést dopravu z dopravně přetížených komunikací ve městě Brně, jeho velikost je prakticky rovna nule, neboť JZT nebude řidiči v trase Brno – Modřice – Pohořelice – Mikulov vůbec využívána a tito budou i nadále využívat ulici Vídeňskou, resp. Brněnskou. Zároveň je zapotřebí důrazně připomenout, že ulice Vídeňská, resp. Brněnská je téměř po své délce lemována sklady, obchodními prostory či plochami výroby, což implikuje vysoký podíl nákladní silniční dopravy na této komunikaci. Tento stav však zůstane případnou realizací JZT zcela nedotčen, takže ani v tomto ohledu není možné docílit redukce dopravy na předmětné komunikaci.

23) Zpracovatel SEA hodnotí namítané záměry velice pozitivně, a to jak z hlediska vlivů na ovzduší (hodnoceno jako výrazně pozitivní záměry +2; str. 158 SEA), tak i z hlediska vlivů na obyvatelstvo (výrazně pozitivní záměry +2; str. 162 SEA). Tyto závěry neodpovídají zjištěnému stavu ani odhadovaným rizikům z hlediska hluku a znečištění ovzduší (viz HIA, další části SEA, další body uvedené v tomto podání), a proto je podatelé napadají jako neobjektivní a účelové.

24) Podatelé také upozorňují na nedostatečné vyhodnocení vlivů JVT na kulturní památky, konkrétně na krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova. Přestože je na několika místech konstatováno (např. str. 179 Návrhu), že bude uvedeným záměrem JVT památková zóna dotčena, není k dispozici podrobnější vyhodnocení (na str. 88 a 93 SEA zcela bez poznámek). Vyhodnocení vlivu JVT na krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova proto považujeme za zcela



nedostatečné a požadujeme jeho přepracování a doplnění.

25) Nesouhlasíme s vymezením koridoru záměru dopravní infrastruktury D65 – Rychlostní silnice R52 a požadujeme jeho úplné vypuštění ze ZÚR JMK. Záměr R52 je v horizontu minimálně 20 let zcela zbytečný, neboť současné a výhledové kapacity dopravy na této trase neodpovídají normám ČR ani EU na výstavbu rychlostní silnice (viz data ŘSD ohledně sčítání dopravy [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/14da61bcdce865a7c12571560036eede/\\$FILE/intenzity2005.jpg](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/14da61bcdce865a7c12571560036eede/$FILE/intenzity2005.jpg) nebo viz Brunclík A. a kol. Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR, ŘSD ČR 2009). Z uvedeného jednoznačně plyne, že současné řešení spojení Brna a hranic ČR s Rakouskem pomocí I/52 plně vyhovuje aktuálním potřebám a bude vyhovující i v následujících 20 letech (viz také kontrolní závěr Nejvyššího kontrolního úřadu č. 8/26 Finanční prostředky na pořízení silničního spojení Brno-Vídeň (R52). Není tedy zajištěna dopravní účinnost ve vztahu k potřebným investicím, což je jedno ze stanovených kritérií vymezení záměru v ZÚR JMK (str. 20 ZÚR JMK).

26) K problematice záměru se váží připomínky 2 – 8 týkající se posuzování variant, které v tomto případě neproběhlo tak, jak mělo. Při doplnění chybějícího vyhodnocení je zapotřebí brát v úvahu též dostupnost železnice či další záměry související s dopravou, jako např. záměr D64 – Veřejné logistické centrum Břeclav (tedy napojení silničního spojení Brna s Vídní na logistické centrum a železnici).

27) Na str. 107 SEA zpracovatel uvádí, že „Realizace záměru přispěje k převedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu“ či na str. 13 Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí, část Koridory a plochy dopravní infrastruktury zpracovatel uvádí, že „Komunikace zároveň odvede tranzitní dopravu z města Mikulov“. Podatelé důrazně upozorňují na skutečnost, že současná I/52 neprochází centrem žádného města či obce ani přes žádnou obytnou zónu, neboť byla postavena jako obchvatová komunikace. Současná I/52 se pouze v části města Pohořelice – Nová Ves a v části Mikulova přibližuje obytné zástavbě. Není proto možné, aby záměr R52, který je plánován ve stopě současné I/52, tedy ve stejné trase (s tou výjimkou, že poslední úsek R52 má být realizován jako „obchvat“ Mikulova), odvedl tranzitní dopravu mimo obytnou zástavbu, když tomu tak činí již současná I/52.

28) Co se týče plánovaného „obchvatu“ Mikulova (tedy části zamýšlené R52), k tomu je zapotřebí dodat, že již současná I/52 byla naplánována jako obchvat celé obytné části Mikulova. Budovy a objekty stojící v blízkosti současné I/52 patří k objektům sekundární a terciární sféry, jedná se tedy objekty a stavby průmyslu a služeb. U současné I/52 tak lze nalézt stanice pohonných hmot, supermarkety, zábavní podniky, parkoviště, průmyslové areály, atd. Obytné budovy se zde prakticky nevyskytují. Kvůli úmyslně a účelově zastavěným plochám v okolí současné I/52 ve městě Mikulově není zapotřebí budovat nový obchvat Mikulova a tedy „odvádět tranzitní dopravu“. Naopak i při vybudování nového „obchvatu“ Mikulova se lze důvodně domnívat, že okolí plánované R52 by v brzké době bylo zastavěno objekty podobného či přímo stejného typu, aby byly z komunikace snadno dostupné. Bude se v takovém případě plánovat třetí „obchvat“ Mikulova?





29) Potenciál plánované R52 převést tranzitní dopravu mimo obytnou zástavbu, resp. odvést tranzitní dopravu z města Mikulov je s přihlédnutím k výše uvedenému roven nule, a SEA je v této části zavádějící.

30) Nesouhlasíme s vymezením koridoru pro přestavbu Železničního uzlu Brno (záměr D60) a požadujeme doplnění vyhodnocení jeho variant v ZÚR JMK. Uvedený záměr nebyl posouzen variantně, ačkoliv je variantní řešení zpracovateli i pořizovateli ZÚR nepochybně známo. Jedná se o záměrnou ignoraci známých skutečností a obcházení smyslu pořizování ZÚR jako takových a zákonů České republiky (stavební zákon, zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Pokud nedojde k řádnému vyhodnocení variantních řešení v ZÚR JMK, nemůže být záměr D60 v ZÚR JMK vymezen.

31) Nesouhlasíme s vymezením koridoru záměru rychlostní silnice R55 (záměr D5) ve variantě ŘSD (procházející středem ptačí oblasti Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví) v ZÚR JMK a požadujeme přepracování a doplnění vyhodnocení variant tohoto záměru na životní prostředí a lokality Natura 2000. U navrhovaného záměru je prosazováno řešení s většími a významnějšími vlivy na lokality soustavy Natura 2000. U varianty ŘSD je deklarováno, že prochází středem PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví v délce 11,5 a může mít nepřímé vlivy i na EVL Váté Pisky. Kdežto varianta alternativní prochází zmíněnou PO je v okrajové části a v délce 2,5 km. Přesto je prosazováno řešení s většími vlivy na soustavy lokality Natura 2000, než by bylo nutné. Navíc u varianty ŘSD není zohledněno finanční hledisko (v souvislosti s plánovanými kompenzačními opatřeními – překrytím komunikace či výstavbou tunelu – se hovoří o dodatečných nákladech v řádu několika mld. Kč – cca 10 mld. Kč). Zároveň chybí dopracování vyhodnocení MÚK Bzenec, Přívoz (u varianty ŘSD) na lokality soustavy Natura 2000, neboť tato MÚK je umístěna uprostřed PO a je zřejmé, že úplné zakrytí či zahloubení MÚK bude velmi problematické a prakticky nemožné, přesto u této části stavby nejsou stanovena žádná kompenzační opatření či návrhy řešení ani podmínky realizace či alespoň upozornění na možná úskalí. S ohledem na řečené je uvedené posouzení neúplné a navrhované řešení nepřijatelné.

32) Nesouhlasíme s rozsahem vymezených smíšených výrobních ploch v ZÚR JMK (záměry PZ1 a PZ2) a požadujeme jejich redukci. Uvedené záměry jsou vymezené na celkové ploše 313,1 ha, z čehož 285,84 ha je chráněno zemědělským půdním fondem. Z této sumy pak 86,93 ha náleží k I. třídě ochrany ZPF, což znamená, že jde o bonitně nejcennější a nejúrodnější půdy na území ČR. K takovému záboru nejsou dány zákonné důvody dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, zejména s ohledem na ustanovení § 4 a § 5 tohoto zákona. Navíc průmyslové zóny, které jsou na předmětném území plánovány, nepatří ani k veřejně prospěšným stavbám ani k veřejně prospěšným opatřením. Kromě uvedeného zpracovatel ZÚR JMK navrhované řešení neodůvodnil a ani se nesnažil hledat jiné možné řešení. Požadujeme proto redukci uvedených záměrů o plochy náležející k I. a II. třídě ochrany ZPF. Dále požadujeme, aby do úkolů pro územní plánování byl doplněn požadavek na rozdělení výrobních ploch na menší části, jejichž hranice by byly tvořeny plochami zeleně (souvislé porosty stromů, zelené valy, atd.), a které mohou výrazně napomoci k redukci negativních efektů z průmyslové výroby a služeb na stav znečištění ovzduší v JMK a tím i na veřejné zdraví.



33) Z upraveného (2.) návrhu ZÚR JMK nepochopitelně došlo k odstranění vymezení ploch tzv. brownfields. Přitom tyto plochy mají primárně sloužit pro své znovuzastavění namísto realizace staveb na „zelené louce“. Požadujeme proto zpětné doplnění vymezení ploch brownfields do ZÚR JMK a preferenci plánování nových průmyslových zón na těchto plochách.

34) Doporučujeme, aby záměry protipovodňové ochrany PO1 – PO15 byly prováděny v maximální míře přírodními a přírodně šetrnými způsoby. Umělé úpravy vodních toků mívají mnohdy horší následky, než kdyby se voda přirozeně vylila do krajiny.

35) Nesouhlasíme s vymezením ploch pro územní rezervy LAR5, a LAR7 - LAR13 v ZÚR JMK, neboť tyto záměry jsou vymezeny naprosto nekonkrétně. Přestože se jedná o vytipování vhodných území pro stavbu nových přehrad, které mohou mít značné dopady na majetek občanů ČR a negativní dopady na přírodu a krajinu, tato skutečnost je v ZÚR JMK zamlčena. Tento postup je v rozporu s cíli územního plánování (viz ust. § 18 ods. 3 stavebního zákona) a obecnými požadavky na právní jistotu. Naprosto obecným vymezením územní rezervy zpracovatel zastírá, co se ve skutečnosti v navrhovaném území plánuje, což je nepřipustné. Navíc odůvodnění potřeby nových přehrad je dosti obecné a nereflektuje skutečné podmínky České republiky. Klimatické scénáře pro Střední Evropu zatím nenaznačují, že by mohlo v blízké budoucnosti dojít k významnému úbytku srážek, tudíž se ochrana území jeví jako sporná.

36) Nesouhlasíme s vymezením územní rezervy pro záměr PZR1 CTPark Brno – South, Šlapanice v ZÚR JMK a požadujeme jeho úplné vypuštění. Záměr o ploše 81 ha leží prakticky celý (80,5 ha) na půdách, které jsou v ZPF zařazeny do I. třídy ochrany. Podobně jako v případě záměrů PZ1 a PZ2 není dán zákonný důvod k vyjmutí nejcennějších půd ze ZPF a jejich zastavění záměrem PZR1. Opětovně mělo přednostně dojít k navržení průmyslových ploch na tzv. brownfields, což ZÚR JMK zcela opomíjí. Dostatek nových ploch pro smíšenou výrobu je již v ZÚR JMK obsažen a navíc stávající plochy průmyslových zón v JMK zdaleka nejsou naplněny (např. Černovická terasa). S ohledem na řečené, je vymezení záměru PZR1 v ZÚR JMK zcela neopodstatněné. Vymezení územní rezervy pro záměr PZR1 je v rozporu s cíli územního plánování dle ust. § 18 stavebního zákona (zejména ust. § 18 odst. 1, 4 a 5 – nevyváženost a rozpor s ochranou nezastavěného území).

37) Nesouhlasíme s vymezením územní rezervy pro záměr SKR1 Koridoru pro hájení mezinárodních závazků státu v ZÚR JMK a požadujeme jeho úplné vypuštění. Pomocí slohového cvičení zpracovatele se z plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) stal „Koridor pro hájení mezinárodních závazků státu“. Vymezení územní rezervy pro záměr je činěno naprosto nekonkrétně a tedy v rozporu s cíli územního plánování (viz ust. § 18 ods. 3 stavebního zákona) a obecnými požadavky na právní jistotu. Naprosto obecným vymezením územní rezervy zpracovatel zastírá, co se ve skutečnosti v navrhovaném území plánuje, což je nepřipustné. Záměr je mimo jiné natolik v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí a lokalit Natura 2000, že by ani neprošel vyhodnocením SEA, a proto je jeho „nevyhodnocení“ odůvodňováno vymezením jako územní rezerva. Rovněž záměr není obsažen v PÚR 2008, a proto je jeho existence v ZÚR JMK nedůvodná.



38) **Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je nekompletní, nebere v úvahu mnohé skutečnosti či zjištěný stav a je vnitřně rozporné**, a to nejen z hlediska vyhodnocení vlivů na ovzduší a na obyvatelstvo, ale také z hlediska dalších vyhodnocených složek životního prostředí.

39) Namísto snahy o regulaci silniční dopravy a negativních vlivů v ní plynoucích, počítají ZÚR JMK s vybudováním mnoha dopravních či průmyslových záměrů, které mají potenciál ještě více zhoršit již tak nepříznivou imisní či hlukovou situaci v některých velice zatížených lokalitách (zejména Šlapanicko, Modřice, Ostopovice, Troubsko, Brno-Bosonohy).

40) U vyhodnocení vlivů na přírodu a krajinu je uvedeno, že „*největší negativní vlivy přináší kapacitní čtyř a více pruhové komunikace s velkou intenzitou provozu*“ (str. 174 SEA), přesto však ZÚR vymezují velké množství nových kapacitních silničních staveb (R43, R52, R55, JZT, JT, JVT). Např. právě záměr rychlostní silnice R52 je z pohledu vlivů na přírodu a krajinu hodnocen vždy negativně (z pohledu středu s prvky ÚSES, zabor biotopů, zásah do velkoplošného a maloplošného chráněného území), a přesto nebyl z návrhu vyloučen.

41) SEA důsledně varuje před nežádoucí fragmentací území (např. str. 92 SEA), přičemž ZÚR JMK vymezují velké množství nových kapacitních silničních staveb, které již nyní značně fragmentované území Jihomoravského kraje ještě více zasáhnou (R43, R52, R55, JZT, JT, JVT). Podobně i záměr R52 zvýší nežádoucí fragmentaci území, neboť rychlostní silnice představuje oproti silnici první třídy (současný stav) nepoměrně větší bariéru v území pro migraci zvěře. Přesto tato silnice překvapivě chybí ve výčtu záměrů, které mají negativní vliv na fragmentaci území (str. 175 SEA). Naopak dále na str. 181 je již záměr R52 z hlediska migrace zvěře označen za **nepropustnou bariéru**. Jedná se o zřejmý rozpor části SEA. Podobný nežádoucí negativní vliv mají i záměry JZT, JT, JVT či R55, přestože se nabízí celkově vhodnější řešení (které ovšem nebylo posouzeno).

42) V celkovém důsledku pak ZÚR JMK naprosto nedostatečně reagují na zjištěná fakta ohledně negativních efektů ze silniční dopravy, neboť neumožňují dostatečný rozvoj a podporu železniční dopravy a snahu o přepravu nákladů po železnici. Celkově lze také konstatovat, že ZÚR JMK nedostatečně podporují veřejnou dopravu, která může pomoci k redukci osobní automobilové dopravy a tím i ke snížení množství externalit ze silniční dopravy v celém kraji.

43) Ze samotného hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA) vyplývá, že prosazování záměrů JZT, JT a JVT je značně problematickým a riskantním krokem vzhledem k některým kritickým lokalitám, kde se kumulují nadmístní záměry, mezi něž patří území podél dálnice D1 jižně od Brna, lokalita v okolí Ostopovic, Troubsko a Brna-Bosonoh a prostor Šlapanicka (viz např. 165). Konkrétně k lokalitě Troubsko (- Ostopovice – Brno-Bosonohy) HIA upozorňuje na nezbytnost včasného řešení, neboť zde „*dochází se kumulaci záměrů R43, JZT a rozšíření dálnice D1 se značnými dopady na místní obyvatele*“ (str. 220 SEA). Tento závěr zcela jednoznačně potvrzuje, že minimálně záměr JZT bude mít značné dopady na obyvatele dotčených obcí, kteří budou tímto záměrem výrazně negativně ovlivněni. I z tohoto důvodu **není možné přijmout závěr hodnocení HIA, že „realizaci ZÚR JMK jako celku nebude veřejné zdraví obyvatel výrazně dotčeno“** (str. 261 SEA), když se předpokládají značné dopady na obyvatele.



44) Obsahem HIA bylo rovněž výtípkování záměrů, u nichž je žádoucí se podrobněji zabývat jejich vlivy na obyvatele. I s ohledem na kumulativní a synergické působení vlivů z některých záměrů stanovila HIA požadavek na prověření problémových území (oblast kolem Troubska a Ostopovic a Šlapanicko) územní studií (viz str. 153 HIA). **Avšak zpracovatel ZÚR tato doporučení ignoroval, neboť zadání uvedených studií chybí v seznamu územních studií na str. 164 Návrhu, a bez ostychu problémové záměry v ZÚR vymezil. Tento postup lze považovat za důkaz prosazování nevhodných záměrů do ZÚR a neobjektivního hodnocení jejich dopadů.**

45) Hodnocení HIA správně stanoví, že „*obecně nelze připustit vznik nepřijatelné úrovně rizika ani u malé části obyvatel ve prospěch celku*“ (str. 165 SEA). Přesto však jsou do ZÚR JMK prosazovány záměry, které toto zásadní kritérium nemohou splnit. Např. již nyní je zřejmé, že mimoúrovňovou křižovátku R43 x D1 x JZT nebude možné žádným způsobem odhlučnit (nelze dát do tunelu, protihlukové stěny nepomohou ani v několika řadách za sebou). Podobně na tom může být i další stavby, např. MÚK JZT x R52 X JT či MÚK D1 x JVT. Je proto zřejmé, že v těchto lokalitách dojde ke zvýšení již současných nepřijatelných hodnot pro hluk, resp. PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzo(a)pyren, atd., a tedy ke vzniku nepřijatelné úrovně rizika u části obyvatel JMK.

46) I přes výše uvedený princip lze důvodně předpokládat, že např. u lokalit Moravany, Nebovidy, Želežice, Ponětovice, Šlapanice, Jiříkovice či Blažovice), které dosud nebyly příliš zasaženy nadlimitním hlukem, lze po realizaci navrhovaných záměrů očekávat zvýšení hodnot hluku nad úroveň povolenou českými právními předpisy, a tedy ke vzniku nepřijatelné úrovně rizika u dalších obyvatel kraje.

47) Základním podkladem pro hodnocení záměru JZT v HIA byla „Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna“ z roku 2008 (viz str. 95 HIA). Podatelé upozorňují na skutečnost, že přestože je uvedená studie vnitřně rozporná, její dílčí závěry jsou vůči JZT značně kritické. Studie v závěru hodnocení kapitoly 6.2 na str. 66 uvádí, že „*Závěrem lze konstatovat, že dodržování definovaných imisních limitů v celé délce trasy JZT nelze s jistotou očekávat ani u jedné z navržených aktivních variant. Rovněž žádná z těchto variant nezaručí pokles imisní zátěže v celé délce sledovaných úseků stávajících komunikací I/52, D2 a D1 pod hodnoty imisních limitů.*“ Ve shrnutí kapitoly 6.3 na str. 67 je pak uvedeno, že „*Realizací varianty Modřická i Želešická se projeví navýšením hlukové zátěže téměř po celé délce její trasy a to včetně propojky s komunikací D2. Naopak v okolí dálnice D1 a v severní části komunikací I/52 a D2 dochází k nevýznamným změnám oproti stávajícímu stavu, přičemž varianta Modřická se svým hlukovým zatížením více přibližuje stávající situaci.*“ Uvedené citace dokazují, že aktivní varianty JZT nejsou z hlediska zákonů České republiky průchodné, neboť nelze vyloučit jejich nepřijatelné negativní vlivy na obyvatele. Zpracovatel ZÚR tuto skutečnost věděl, a přesto záměr JZT protizákonně vymezil v ZÚR JMK.

48) U problematiky hluku a jeho vlivu na zdraví obyvatel kraje nebyl dostatečně uvažován a vyhodnocen záměr rozšíření letiště Brno-Tuřany, který přispěje svým podílem ke zvýšení hluchosti v širokém okolí stávajícího letiště (v důsledku přistávání a vzletání letadel, která postihnou i prostor



mimo samotného letiště). Došlo tedy k nedostatečnému zohlednění hluku z letecké dopravy v rámci kumulace negativním efektů záměrů v prostoru od Modřic po Šlapanice.

49) Obecně lze říci, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí v SEA (část. A.5.10, str. 180-182 SEA) i HIA (str. 144-147) je zpracováno velice odbytě. Úplně chybí vyjádření odhadu zatížení lokalit s kumulací záměrů v území negativními následky realizace záměrů, a to jak na veřejné zdraví, tak i na životní prostředí. Zcela chybí též konstatování, zda je možné při realizaci všech navrhovaných záměrů nebo i jen některých dodržet zákonné limity pro využití dotčeného území a tedy uvedené záměry povolit, případně za jakých konkrétních podmínek nebo opatření. Vyhodnocení se omezuje jen na neurčitá tvrzení typu „realizace uvedených záměrů zde bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel“ (str. 145 HIA). Přestože autor hodnocení HIA uvádí, že „dostupné podklady neumožňují souhrnnou zátěž přesně kvantifikovat“ a že „konkrétní lokální problém... by měl být řešen v územním detailu“ (str. 146 HIA) není možné alespoň přibližnou kvantifikaci zátěže odsouvat do pozdějších fází, kdy již nebude možné zvolit jiné (koncepční) řešení. To se nyní vybírá v ZÚR JMK. Proto musí být kvantifikace provedena už na úrovni ZÚR a musí být prokazatelné, že realizací záměru/záměrů budou dodrženy všechny zákonné limity na ochranu veřejného zdraví včetně nejistot, které jdou na vrub zpracovatele a pořizovatele ZÚR JMK. Podobně je zapotřebí postupovat i s vyhodnocením vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. V opačném případě by bylo možné do ZÚR prosadit v podstatě jakýkoliv záměr s výrazně negativními vlivy na životní prostředí či veřejné zdraví.

50) Nedostatečně je posouzen vliv některých záměrů (např. R52 či R55) na lokality soustavy Natura 2000. Přestože JMK identifikovaly záměr R52 jako záměr s potenciálním vlivem na dvě ptačí oblasti (PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny a PO Pálava) a jednu evropsky významnou lokalitu (EVL Mušovský luh), nejsou v návrhu ZÚR přijímána žádná kompenzační opatření a hledána jiná řešení, jak se těmto střetům s ochranou přírody vyhnout. Problematika záměru R55 a vyhodnocení na lokality soustavy Natura 2000 viz připomínka č. 31.

51) ZÚR JMK jako celek vůbec neberou v úvahu ekonomickou stránku navrhovaného řešení. Požadujeme proto doplnění kalkulace nákladů a úvahu o návratnosti investic u variantně zpracovaných/vyhodnocených záměrů.

52) K ekonomické stránce koncepce „rozvoje“ silniční infrastruktury v JMK dle ZÚR JMK podatel dodává, že je prosazováno řešení, které si vyžádá velmi vysoké finanční náklady (R43 + R52 + R55 + JZT + JT + JVT + rozšíření dálnice D1 a jejich vzájemná propojení a křížení). Tyto prostředky přitom nemusí být ani ve střednědobém časovém horizontu k dispozici, čímž se krajem navrhované „řešení“ může velmi lehce stát dopravně naprosto nevhodným a neúčinným za současného vynaložení obrovských nákladů (v případě realizace jen některých ze zamýšlených záměrů). Proto podatel nabádá k důkladnému prověření navrhovaného levnějšího dopravního řešení, které je přitom dostatečně dopravně efektivní (viz studie ing. Strnada).

53) Předimenzovaná výstavba nových silničních komunikací je z hlediska možnosti financování z veřejných rozpočtů nereálná, i proto je na místě střídmost a hledání levnějších řešení. U nové



plánovaných komunikací chybí zahrnutí ekonomické návratnosti projektů. Nelze plánovat nové kapacitní komunikace bez reflexe dostupných finančních prostředků a ekonomické účelnosti.

54) ZÚR JMK obsahuje nedostatečné vyhodnocení vlivů navrhovaného řešení na soudržnost společenství obyvatel v území. Výstavba nových čtyřproudých silnic s mimoúrovňovým křížením má na obyvatele dotčeného území také ten vliv, že se značně sníží průchodnost územím. Pro obyvatele mnohých dotčených obcí nebude snadné dostat se do volné krajiny, bude omezena možnost jejich volného pohybu a (cyklo-)turistiky. Reálně v úvahu připadá též oslabení sociální vazeb v regionu kvůli neprostupné bariéře v krajině.

55) Velmi nepříznivým a citlivě vnímaným důsledkem realizace nových kapacitních silnic je rovněž vykupování či vyvlastňování potřebných nemovitostí a snížení kupní ceny nemovitostí (především rodinných domů, zahrádek) v blízkosti nově navrhovaných kapacitních silnic. Jedním z následků realizace určitých záměrů (dopravních staveb, výrobních ploch) je snížení atraktivity obcí, jak pro některé druhy investorů, tak zejména pro fyzické osoby se zájmem usadit se v obci. V krajním případě může v důsledku kumulace negativních efektů z dopravy dojít až k vyliďňování některých obcí.

56) Zásadním negativním faktorem je potom omezení či v některých případech přímo znemožnění rozvoje dotčených obcí. Mezi takto nejvíce postižené obce budou patřit zejména Ostopovice, Troubsko, Blažovice, městská část Brno-Bosonohy či Modřice, které budou doslova „uvězněny“ mezi několika velkými dopravními stavbami, ale také další obce jako např. Želešice, Nebovidy či Ponětovice, které budou výstavbou tangent zásadně omezeny ve svém rozvoji.

57) Podatelé navrhuji, aby nesporné silniční a výrobní záměry (např. dálnice D1 – její rozšíření) a negativní vlivy z nich plynoucí byly už ve fázi ZÚR řešeny vhodnými doprovodnými opatřeními, např. vymezením území pro vybudování ozeleněných valů v jejich okolí, které by měly sloužit nejen ke snížení prašnosti, ale také jako přirozená protihluková bariéra.

58) Rozsah kapitoly M je zcela nedostatečný. Vzhledem k velkému objemu finančních prostředků, které bude nutné vynaložit na realizaci záměrů obsažených v ZÚR JMK, je stanovení priorit nutné. V opačném případě hrozí nekoncepční příprava staveb a mrhání veřejnými prostředky. Na rizika chybného pořadí realizace silničních staveb upozorňuje rovněž studie HIA. Při stanovování pořadí změn v území je nutné zohlednit zejména a) komplexní dopady na životní prostředí a lidské zdraví, b) přínosy pro zlepšení kvality dopravy a c) finanční náročnost vztaženou k přínosům (efektivita staveb). Požadujeme stanovení optimálního pořadí u všech dopravních záměrů.

59) Existují důvodné pochybnosti o tom, že pořízení ZÚR JMK proběhlo v souladu s principy mezistátního posouzení. Zpracovatel na str. 10 Odůvodnění uvádí, že „Krajský úřad Jihomoravského kraje informoval příslušné orgány sousedních států Slovenska a Rakouska o zpracování návrhu ZÚR JMK, předal jim kompletní dokumentaci návrhu a nabídl jim konzultaci. Sousední státy o konzultaci neprojevíly zájem.“ Skutečnost je ovšem taková, že zástupci sousedního státu (Rakouska) zájem o ZÚR JMK projevíli, a to už na zasedání bilaterální komise Rakousko –



Česká republika, které se uskutečnilo 16. listopadu 2010 v Dolních Dunajovicích. Zasedání se účastnili i zástupci Krajského úřadu Jihomoravského kraje, včetně vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu Ing. arch. Evy Hamrlové, kteří tak prokazatelně o zájmu jejich rakouských protějšků o ZÚR JMK věděli. Spíše je otázkou, zdali kompletní dokumentace k ZÚR JMK na příslušná místa v Rakousku dorazila a zda byla dokumentace nebo alespoň její hlavní část přeložena do německého jazyka či nikoli. Protože pořizovatel věděl o zájmu Rakouska o ZÚR JMK a znal nebo znát mohl konkrétní osoby, které o ZÚR JMK projevíly zájem, měl se blíže zajímat, zdali dokumentace k těmto osobám skutečně dorazila. Odpovědnosti za mezistátní posuzování se nelze zbavit tak, že je dokumentace předána Ministerstvu zahraničních věcí (v češtině) a ponechána svému osudu.

60) Stanoviska dotčených orgánů k ZÚR JMK jsou neúplná, dostatečně nereflektují řešení navrhované ZÚR a nedostatečně hájí zákonem svěřené zájmy. Požadujeme proto jejich revizi a doplnění ve smyslu výše uvedených argumentů.

61) Např. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku zcela opomnělo požadovat posouzení variant silničního spojení Brna s Vídní, ačkoli si je vědomo důsledků tohoto nedostatku, neboť nese část „viny“ na zrušení ÚP VÚC Břeclavska Nejvyšším správním soudem v listopadu roku 2009. Podobně ve stanovisku MŽP chybí požadavek na posouzení/vyhodnocení variant koncepcí dálniční sítě v Jihomoravském kraji (za použití studie Ing. Strnada 2007), požadavek na posouzení variant Železničního uzlu Brno či např. odmítnutí záměru D-O-L (oba požadavky byly původně obsaženy v příloze ke stanovisku MŽP č. j. 67972/ENV/09 ze dne 2. 9. 2009).

62) Stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj dle ust. § 38 je nedostatečné, neboť pořizovatele neupozorňuje na nedostatky ZÚR JMK a ani na nesoulad s PÚR 2008.

## Závěr:

**S ohledem na výše uvedená pochybení a nedostatky (zejména rozpor ZÚR JMK se zákonem, PÚR a věcné nedostatky dokumentace) je zapotřebí, aby ZÚR JMK včetně všech svých částí (zejména Odůvodnění a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) byly vráceny zpracovateli k přepracování a doplnění, a poté aby bylo nařízeno nové veřejné projednání ZÚR JMK.**

Martin Fadrný, Ekologický právní servis

Štefan Friča, Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku

Petr, Firbas, Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích

Marta Součková, Nová Ves proti průtahu obcí a R52

Lenka Poláková, o. s. OBCHVAT

Marie Špačková, Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách



# Ekologický právní servis

Karel Taft, Občané brněnské aglomerace proti dálničním průtahům svým městem, o. s.  
Ivan Socha, Za ochranu životního prostředí v Ponětovicích  
Miroslav Patrik, Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu  
Antonín Minařík, Český a Slovenský dopravní klub  
Jana Pálková, Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko  
Roman Krejčí, Občané za ochranu a rozvoj zdravého bydlení v Jinačovicích a okolí  
Jan Štěpánek, Sdružení vlastníků pozemků na Gruntech  
Jan Sychra, Česká společnost ornitologická – Jihomoravská pobočka  
Michaela Trněná, Čisté Šlapanice  
Libor Procházka, Za čisté a klidné Modřice  
Zuzana Candigliota, Zelené Podluží

## **Přílohy:**

- I. Dílčí připomínky k vybraným aspektům ZÚR JMK
- II. Dílčí připomínky k vymezení skladebných částí územního systému ekologické stability (ÚSES) a k ochraně krajiny

### **eps brno**

Dvořákova 13, 602 00 Brno  
Tel.: +420 545 575 229  
Fax: +420 542 213 373  
IČ: 653 414 90

### **eps tábor**

Příběnická 1908, 390 01 Tábor  
Tel.: +420 381 253 904  
Fax: +420 381 253 910





## **Příloha I ke Společným připomínkám občanských sdružení ke 2. návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje – Dílčí připomínky k vybraným aspektům ZÚR JMK**

1) **Rozvojová oblast OB3 Brno:** požadavek na realizaci jihozápadní, jižní a jihovýchodní tangenty jižně od dálnice D1 nadbytečný, jelikož konkuruje jiné prioritě: dostavba Velkého městského okruhu Brno (VMO). Současná realizace obou staveb je v plánovacím období ZÚR JMK fikcí zejména z ekonomických důvodů. **Ve střednědobém výhledu navrhuje podporovat pouze jednu z těchto staveb.**

2) V rozvojové oblasti OB 3 Brno je jako úkol pro územní plánování stanoveno „vytvořit zvláště územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1 v souvislosti s rozvojem komerčních zón jižně Brna“. V ZÚR JMK není předložen důkaz o tom, že průmyslové zóny o plánovaném rozsahu jsou účelné, tudíž řešení silniční sítě související se zónami nemůže být krajskou prioritou. **Navrhujeme tento úkol územního plánování zrušit.**

3) **Rozvojová osa nadmístního významu N-OS3 Vídeňská:** mezi požadavky na uspořádání území je uvedena přednostní realizace „rychlostní silnice R52 včetně souvisejících staveb“. Požadavek na realizaci R52 je v rámci nadmístní osy nesmyslný, jelikož z regionálního hlediska je stávající I/52 kapacitně i funkčně dostatečná. **Místo požadavku na realizaci R52 požadujeme doplnit: „podporovat výstavbu mimoúrovňových křížení (MÚK) s II/414 a II/421“.**

4) **Konvenční železniční trať č. 250 (Tišnov – Brno, Řečkovice):** smysl má pouze kompletní rekonstrukce trati (železniční svršek, zabezpečení, rekonstrukce nástupišť, zázemí pro cestující apod.). Investice do zlepšování parametrů trati jsou zbytečné - dálkovou přepravu převezme VRT, pro příměstskou a nákladní dopravu postačují stávající parametry. Vymezená šířka koridoru (150 m) je zbytečně velká, resp. vzhledem k charakteru záměru není ani nutné zařazení do ZÚR JMK.

5) **„Nová přerovská trať“ (trať č. 300, tj. Brno - Přerov):** v ZÚR jsou vymezeny dva koridory, jeden pro modernizovanou trať č. 300, druhý pro VRT. V obou případech se prakticky jedná o výstavbu zcela nové trati, přestavba trati č. 300 bude časově náročná (dle zkušeností i 10 let) a přinese dlouhodobé zhoršení komfortu cestování. Na základě dosavadních zkušeností s podobnými projekty v ČR doporučujeme prioritní výstavbu VRT v novém koridoru bez omezení provozu na současné jednokolejné trati. Teprve po dokončení VRT je žádoucí rozhodnout o parametrech rekonstrukce trati č. 300.

6) **Železniční trať č. 260 (Blansko – Brno):** omezení maximální traťové rychlosti je dáno obtížnými přírodními podmínkami (údolí Svitavy), zlepšení parametrů je možné pouze za cenu budování dlouhých tunelových úseků. Jedná se o velmi nákladný projekt s poměrně malými přínosy ve formě zkrácení jízdní doby. Stávající trať je plně dostačující pro příměstskou a meziregionální dopravu. **Požadujeme vyřazení záměru ze ZÚR, dálkovou a mezinárodní přepravu převezme VRT v nové trase.**

7) Úpravy na příměstských tratích (**Trať č. 300 Brno – Sokolnice – zdvojkolejnění, „Boskovická**



**spojka**“ – propojení tratí č. 260 a 262, „**Křenovická spojka**“ – propojení tratí č. 300 a 340): odůvodnění v části II ZÚR JMK je dosti neurčité, nejsou uvedeny odkazy na žádné studie. Všechny tři záměry mají za cíl zkvalitnit příměstskou dopravu v okolí Brna, nicméně bez důsledného vyhodnocení přínosů všech staveb nelze posoudit jejich skutečnou potřebnost. Do odůvodnění ZÚR JMK je nutné doplnit studie, které dokazují pozitivní přínosy uvedených staveb a stanovují jejich prioritu v rámci železniční sítě JMK.

8) **Trat' č. 240 Brno – Rapotice – hranice kraje (Jihlava)**: úprava parametrů trati není účelná, trasa nikdy nemůže konkurovat dálnici D1. Doporučujeme provést plánované zdvojkolejnění a elektrizaci, zbytek trasy (Zastávka u Brna - hranice kraje) pouze rekonstruovat (zejména nový železniční svršek s převýšením kolejí) avšak neměnit parametry trati. Dálkovou dopravu do Jihlavy převezme VRT.

9) Regionální tratě (**Hrušovany u Brna – Židlochovice** – obnova tratě, **trat' č. 254 Šakvice – Hustopeče** – elektrizace): v Odůvodnění opět chybí odkazy na studie, které dokazují účelnost uvedených záměrů, zejména přínosy obnovy trati Hrušovany u Brna – Židlochovice jsou velmi sporné. Do odůvodnění je nutné doplnit odkazy na studie, které dokazují pozitivní přínosy uvedených staveb a stanovují jejich prioritu v rámci železniční sítě JMK.

10) **Vysokorychlostní tratě (VRT) – Praha – Brno, Brno – Ostrava a Brno – Vídeň/Bratislava**: zlepšování parametrů stávajících dálkových tratí je neefektivní, resp. oddaluje realizaci skutečně moderní železniční infrastruktury, která zajistí konkurenceschopnou dálkovou dopravu. Přestože na celostátní úrovni se realizace VRT neustále odkládá, doporučujeme stanovit VRT přímo jako koridory dopravní infrastruktury, nikoli jako územní rezervy.

11) **Vodní cesta – „Bařův kanál“ (D50)**: Bařův kanál je v současnosti významnou regionální turistickou atrakcí, prodloužení vodní cesty po proudu do Hodonína je účelné, ekonomicky odůvodnitelné a přijatelné rovněž z hlediska vlivu na životní prostředí. Další prodloužení vodní cesty k soutoku s Dyjí je naopak velmi sporné, vyžaduje budování několika plavebních komor a místní úpravy koryta. Jelikož řeka Morava tvoří hranici evropsky významné lokality Soutok-Podluží a ptačí oblasti Soutok-Tvrdonicko (lokality soustavy Natura 2000) nelze vyloučit lokální vlivy na některé předměty ochrany. Tokem Moravy je rovněž vedena jedna varianta kanálu D-O-L, splavnění Moravy pro plavbu turistických lodí (v úseku Hodonín – soutok s Dyjí) by prakticky znamenalo výstavbu úseku kanálu D-O-L. **Požadujeme zkrácení vodní cesty pro turistickou plavbu pouze do Hodonína, pokračování k soutoku s Dyjí nemá ekonomické opodstatnění.**

12) **Modernizace letiště Brno-Tuřany (D62)**: rozšíření o plochu 37,5 ha prakticky představuje prodloužení ranveje za účelem rozšíření spektra letadel, která mohou přistávat na letišti Brno-Tuřany. Přistávání těžších letadel může přinést zvýšení hlukové zátěže. **Konkrétní důvody pro prodloužení ranveje nejsou v Části II – Odůvodnění uvedeny.**

13) **Protipovodňová ochrana**: budování poldrů představuje jeden z důležitých nástrojů protipovodňové ochrany, nikoli ovšem všemocný. Je nutné si uvědomit, že rozsáhlé poldry v



širokých nivách velkých toků budou omezovat rozvoj obcí a představují setrvalé riziko pro zemědělské a lesní hospodaření. V ZÚR JMK zcela chybí zmínka o revitalizacích vodních toků. Revitalizace jsou sice organizačně a finančně značně náročné, mají ovšem rozsáhlé pozitivní efekty nejen v protipovodňové ochraně, ale též z hlediska udržování biodiverzity krajiny. **Do ZÚR požadujeme doplnit výčet degradovaných úseků toků navržených k revitalizacím, současně je vhodné zadat územní studie, které budou prověřovat jednotlivé revitalizační záměry.**

14) **Kapitola I – požadavky na vypracování územních studií:** ZÚR JMK stanovuje potřebu zpracování osmi územních studií. Zdůvodnění pro zpracování územních studií je obsaženo v kapitole C.9 části II – Odůvodnění ZÚR JMK. Odůvodnění některých územních studií je dle našeho názoru velmi nedostatečné, **je nutné doplnit očekávané přínosy jednotlivých záměrů, nebo požadavky na vypracování územních studií pro tyto záměry zcela vypustit.** Požadujeme vypuštění zejména těchto územních studií:

**ÚS rozvoje rekreace v širším prostoru Baťova kanálu** – Baťův kanál je sice významnou regionální atrakcí, nicméně jeho turistický potenciál je limitován; prodloužení plavební dráhy na soutok s Dyjí je ve vážném střetu se zájmy ochrany přírody a vyžaduje značné investice do budování vodních stupňů.

**ÚS prověření územních podmínek pro zvýšení rychlosti železniční tratě č. 260 Brno – Česká Třebová na území JMK** – zlepšování parametrů trati č. 260 není ekonomicky opodstatněné; trať je součástí I. železničního koridoru a celý úsek byl v nedávné minulosti modernizován; je nutné se soustředit na projekt VRT Brno – Praha, který umožní zásadní zkvalitnění dálkové dopravy.

**ÚS rozvoje lázeňství Pasohlávky** – rozvoj lázeňství v Pasohlávkách má velmi malý potenciál, přes setrvalé snahy představitelů JMK se dosud nepodařilo najít důvěryhodného zájemce, který by investoval do výstavby lázeňského zázemí; jedná se čistě o komerční projekt, není důvod, proč by měl JMK vydávat prostředky na zpracování územní studie.

15) **Metodika hodnocení variantně navrhovaných záměrů (Část II, kapitola A.6.1):** použitý metodický postup je poměrně složitý, chybí ovšem zdroj, ze kterého je použitá metodika odvozena. Použití takto složitěho postupu musí být ověřené, nelze používat postupy, ke kterým chybí pozitivní reference. Chybí jakékoliv zdůvodnění, na základě jakého klíče byly rozděleny body pro jednotlivé skupiny kritérií (Sk) a jak byly rozděleny váhy pro parametry jednotlivých kritérií v rámci definovaných skupin. Přestože je způsob bodování v jednotlivých parametrech poměrně podrobně popsán, lze předpokládat silné subjektivní ovlivnění, jelikož základem hodnocení nejsou objektivní údaje vyjádřené ve standardních jednotkách.

16) **Hodnocení variantních záměrů (Část II, kapitola A.6.2):** prakticky u všech variantních záměrů jsou rozdíly mezi jednotlivými variantami natolik malé, že na základě obecného hodnocení, zatíženého navíc značnou mírou nejistoty, nelze odpovědně volit optimální variantu. V komentářích k variantám je obvykle nejvyšší význam přisuzován vlivům na lidské zdraví (vliv emisí a hluku), nicméně použitá data pocházejí ze studie HIA, která je zatížena značnou nejistotou a metodickými nedostatky. Výběr finálních variant do aktuálního návrhu ZÚR JMK se závěry SEA striktně neřídí (nejsou vždy vybírány nejlépe hodnocené varianty), je tudíž otázkou, k čemu mělo toto sofistikované hodnocení vlastně sloužit.



17) **Zdravotní stav obyvatelstva Jihomoravského kraje (HIA, kapitola 2.1):** pokud tato kapitola nemá být samoúčelná, je nutné se pokusit o stručný komentář rozdílů v úmrtnosti na jednotlivé skupiny chorob mezi kraji v rámci České republiky, v opačném případě je možné kapitolu 2.1 bez obav vypustit. Dále chybí srovnání průměrné délka života mezi kraji.

18) **Kvalita ovzduší (HIA, kapitola 2.2.2):** neobsahuje aktuální informace – údaje o imisní situaci pocházejí z let 2006 a 2007. Jelikož imisní zátěž území je závislá nejen na sumě emisí, ale též na klimatických faktorech, které vykazují meziročně významné změny, je nutné imisní zátěž daného území demonstrovat na delší časové řadě. Požadujeme rozšířit data za další roky, včetně doplnění aktuálních dat za roky 2008 – 2010.

19) **Dopravní nehody (HIA, Kapitola 2.2.5):** je sporné, zda dopravní nehody skutečně významně ovlivňují úroveň veřejného zdraví více, než např. pracovní úrazy, které v rámci HIA nejsou zmíněny. Z uvedených údajů vyplývá, že stav silničních komunikací se na celkovém počtu nehod podílí zanedbatelně, spojitost dopravní nehodovosti a ZÚR je tudíž nejasná. Vyhodnocení vlivu ZÚR na dopravní nehodovost (kapitola 4.4.16) je banální, jelikož se pouze konstatuje, že výstavba nových komunikací obecně snižuje nehodovost (vzhledem k intenzitě dopravy). Tyto závěry jsou všeobecně známé a tudíž je zbytečné je v rámci HIA opakovat. **Přínosem by mohla být např. prioritizace konkrétních záměrů, které jsou z hlediska snížení nehodovosti nejvýznamnější.**

20) **Souhrnné vyhodnocení ZÚR z hlediska ochrany veřejného zdraví (HIA, kapitola 3.2):** souhrny uvedené v této kapitoly jsou příliš všeobecné, v některých případech až sporné: odvedení dopravy ze sídel se nejvýrazněji neprojeví ve velkých městech (jak uvádí HIA), ale naopak v malých obcích, kde je podíl tranzitní dopravy na hlavních dopravních komunikacích obvykle vyšší. HIA uvádí všeobecné riziko špatného načasování realizace jednotlivých záměrů, nejsou ovšem zmíněny žádné konkrétní případy a nejsou uvedeny žádné požadavky na změnu ZÚR (aby toto riziko mohlo být eliminováno). Bez uvedení konkrétních případů a doporučení je provedený souhrn bezcenný a je možné jej vypustit. V ideálním případě by bylo žádoucí tuto kapitolu podstatně rozšířit a konkretizovat.

21) **Charakterizace rizika – hluk (HIA, kapitola 4.2):** v maximální možné míře byly využity stávající podklady, pro nové záměry musela být hluková zátěž nově vypočtena při zjednodušení vstupních podmínek, kompatibilita dat ze stávajících a nových studií byly zajištěna kalibrací. Tento postup může být korektní, nicméně popis výpočtů, kalibrací a vstupních podmínek pro nové výpočty je příliš obecný a neumožňuje ověření výsledků. Použití zjednodušených podmínek umožňuje určení „potenciálu“ hlukového rušení dané komunikace, ale neurčuje reálnou hlukovou zátěž, jelikož nejsou zohledněny např. protihluková opatření, reliéf, zástavba a jiné podmínky. Tímto postupem lze poměrně efektivně porovnávat varianty novostaveb v tzv. volné krajině, ale nelze srovnávat např. aktivní variantu (obchvat) a variantou nulovou (průtah městem), viz např. R43 Kuřim – D1 vs. VMO, nebo JZ tangenta vs. optimalizace ul. Vídeňská – **v těchto případech je použita metoda nevyhovující a výsledky bez podrobné znalosti metodiky výpočtu nelze akceptovat.**



22) **Výchozí podklady – hluk (HIA, kapitola 4.2, str. 40):** je konstatováno, že výchozí strategické hlukové mapy byly zhotoveny dle francouzské metodiky (NMPB-Routes-96), zatímco doplňující výpočty dle nekompatibilní české metodiky – není jasně popsáno, jako se autoři HIA s tímto problémem vyrovnali.

23) **Rychlostní silnice R43 v úseku D1 – Kuřim (HIA, kapitola 4.4.2):** bez podrobného popisu metodiky a výchozích podmínek hlukové a rozptylové studie je nutné získané výsledky odmítnout jako zcela neprůkazné a matoucí. Zásadní logické rozpory panují zejména mezi variantou nulovou a aktivními variantami („Bystrcká“, „Boskovická“, „Optimalizovaná MŽP“). Varianta „Nulová“ není skutečnou nulovou variantou, jelikož předpokládá kompletní dobudování Velkého městského okruhu Brno (VMO) na kapacitní spojnici I/43 a D1. Po dobudování VMO se dá předpokládat významné snížení emisí vlivem zvýšené plynulosti dopravy. **Obdobně dojde ke snížení stávající hlukové zátěže, jelikož podél nových úseků VMO nebude možné aplikovat tzv. starou hlukovou zátěž,** ale budou platné standardní hlukové limity (60 dB den, 50 dB noc). Tabulky imisních příspěvků č. 21 – 24 na str. 50 – 52 mají určitou vypovídací schopnost pouze pro varianty vedené mimo hustě zastavěná území, u varianty Nulové jsou nejistoty výpočtu tak veliké, že výsledky nelze použít k serióznímu srovnání. Tabulky hlukové zátěže č. 25 a 26 jsou nesmyslné, jelikož uvažují stav bez realizace protihlukových opatření (záměry přesahující hlukové limity by nebylo možné realizovat), z tohoto hlediska je nesystémově zvýhodněna varianta „Bystrcká“, u které je zahrnut tunel pod Bystrčí – tunel je prakticky protihlukovým a protiemisním opatřením. Absurdita výpočtu je zřejmá především u varianty nulové, u které by zcela jistě došlo k nejvýznamnějšímu zlepšení oproti současnému stavu. Bez ohledu na realizaci R43 v úseku Kuřim – D1 dojde v okolí VMO k razantnímu snížení hlukové zátěže, jelikož nově postavené úseky budou muset splňovat platné hygienické limity

24) **Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Černá hora (HIA, kapitola 4.4.3):** z hlediska vlivu na imisní situaci jsou všechny varianty srovnatelné. Varianta D2-D („Diplomová práce - východní“) byla z hlediska hlukové zátěže vyhodnocena jako přesvědčivě nejlepší, přesto je do konečného návrhu ZÚR JMK zahrnuta varianta D2-A „Německá“, která je dokonce horší než varianta D2-B „Malhostovická“. **Zpracování varianty D2-A je v rozporu se závěry HIA.**

25) **Jihozápadní tangenta (HIA, kapitola 4.4.7):** obdobně jako u záměru R43 D1 - Kuřim je provedeno metodicky vadné porovnání tzv. Nulové varianty (D10-C). Nulová varianta není skutečnou nulovou variantou, jelikož předpokládá významné stavební úpravy ulice Vídeňská, které povedou k větší plynulosti provozu a významnému snížení hlučnosti (hluk z dopravy po rekonstrukci nebude přesahovat platné hygienické limity). Z tabulek č. 53 a 54 na str. 92 není zřejmé, jakým způsobem je vyjádřen imisní příspěvek varianty Nulové, tj. zda se jedná pouze o příspěvek tranzitní dopravy bez zahrnutí zbývající části dopravního proudu. Analogicky není jasné, jakým způsobem byl u Nulové varianty určen počet osob exponovaných hlukem (výpočet by měl zahrnovat pouze tranzitní dopravu, navíc po aplikaci protihlukových opatření). Výpočet nezahrnuje protihluková opatření, což je zvláště u varianty Nulové nesmyslné. V současnosti je okolí silnice silně Vídeňská zatíženo dopravním hlukem, po stavebních úpravách by nemohla být dále



aplikována stará hluková zátěž, tudíž se hluková situace aplikací protihlukových opatření zásadně zlepší. **Porovnání variant má smysl pouze pro var. D10-A („Modřická“) a D10-B („Želešická“), způsob výpočtu hlukových a imisních parametrů u varianty Nulová není popsán a je pravděpodobně metodicky vadný, tudíž nelze akceptovat žádné závěry týkající se varianty Nulová.**

**26) Rozvoj letiště Brno - Tuřany (HIA, kapitola 4.4.12):** v ZÚR JMK je navrhováno rozšíření ochranného hlukového pásma (OHP) v souvislosti s plánovaným zvyšováním objemu letecké dopravy na letišti Brno – Tuřany. Rozšíření OHP prakticky představuje zvětšení plochy, v rámci které je umožněno překračování hygienických limitů pro hluk z letecké dopravy (60 dB den/ 50 dB noc) a současně je v této ploše omezen rozvoj území (zejména výstavba obytných domů, zařízení pro rekreaci, zdravotnická zařízení atd.). Rozšíření OHP tudíž vždy představuje negativní zásah do rozvoje území a zhoršení životních podmínek dotčených obyvatel). Počty postižených osob v současnosti a ve výhledu jsou uvedeny za podmínky realizace tzv. ochranných opatření (omezení nočních letů, omezení startu těžkých letadel), není zřejmé, proč je současně uváděn počet postižených osob bez realizace těchto opatření. Pokud v budoucnosti teoreticky může dojít ke zrušení/změně tzv. ochranných opatření, je nutné uvádět počty postižených osob bez realizace opatření (obdobně jako u silničních staveb jsou v HIA uváděny počty osob bez realizace protihlukových opatření). Z porovnání současného a výhledového stavu vyplývá (tab. 83 a 84), že počty osob postižených nadlimitním hlukem se zvýší v noční době na **490 %** a v denní době na **9993 %** současného stavu, toto navýšení se vztahuje k tzv. konzervativní variantě, v případě maximálního vývoje budou počty postižených osob ještě několikanásobně vyšší. Komentář k oběma tabulkám je nesmyslný, rozšíření OHP samozřejmě souvisí s plánovaným zvýšením objemu letecké dopravy, pokud by nedošlo k růstu dopravy, nebylo by nutné rozšiřovat OHP. S růstem objemu dopravy při zachování parametrů letiště se snižuje potenciál pro aplikaci tzv. ochranných opatření (např. omezení nočních letů). **Zvětšení OHP v podstatě legalizuje oblast, v rámci které budou překračovány hygienické limity hluku. Zvýšením intenzity letecké dopravy dojde k enormnímu zvýšení počtu obyvatel postižených nadlimitním hlukem. Tento stav není akceptovatelný a zvětšení OHP je nutné zamítnout. Zvětšení OHP nemá žádný pozitivní dopad na zdraví obyvatel.**

**27) Železniční uzel Brno (HIA, kapitola 4.4.13):** Železniční uzel Brno (ŽUB) je posuzován v pouze ve variantě odsunuté, není zohledněna varianta přestavby současného vlakového nádraží. Nádraží v odsunutě poloze sníží atraktivitu vlakové dopravy do centra Brna a zvýší nároky na městskou hromadnou dopravu, což obecně přináší zhoršení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví oproti současnému stavu. Z metodického hlediska je podivné, že vyhodnocení hlukových projevů pro záměr ŽUB je provedeno se zohledněním velmi rozsáhlých a nákladných protihlukových opatření (28 ks, celkem 13 km), zatímco u všech ostatních silničních a železničních záměrů jsou hodnoceny vlivy bez zahrnutí speciálních protihlukových opatření. V tomto případě nelze argumentovat vysokým stupněm projektové přípravy záměru, neboť některé silniční záměry obsažené v ZÚR JMK byly již také rozpracovány minimálně do stupně dokumentace pro územní řízení (DÚR). **Závěry HIA ohledně vlivů ŽUB jsou nesmyslné, jelikož porovnávají novostavbu včetně nově budovaných protihlukových opatření se současným stavem, místo aby bylo**



## EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS

provedeno srovnání s variantou přestavby nádraží přibližně v současné poloze. HIA nepřipustně bagatelizuje negativní vlivy související s přesunem nádraží o více než 900 m od centra města.

28) Ze ZÚR JMK nepochopitelně vypadla jedna z nejdůležitějších silničních dopravních staveb v Jihomoravském kraji – obchvat Břeclavi. Imisní a hluková situace ve městě Břeclavi je v důsledku vedení tranzitní dopravy přes město dlouhodobě neúnosná. Přitom na obchvat Břeclavi již bylo vydáno i územní rozhodnutí. **Nahrnutí záměru nadmístního významu - obchvatu Břeclavi - do ZÚR je proto nutno považovat za účelovou manipulaci s obsahem ZÚR a ignoraci špatných životních ve městě Břeclavi ze strany zpracovatele a pořizovatele. Požadujeme doplnění záměru obchvatu Břeclavi do ZÚR JMK, a to buď ve formě I/55 anebo R55. Obě varianty přitom musejí být součástí vyhodnocení SEA a HIA.**

### eps brno

Dvořákova 13, 602 00 Brno  
Tel.: +420 545 575 229  
Fax: +420 542 213 373  
IČ: 653 414 90

### eps tábor

Příběnická 1908, 390 01 Tábor  
Tel.: +420 381 253 904  
Fax: +420 381 253 910



## **Příloha II ke Společným připomínkám občanských sdružení ke 2. návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje – Dílčí připomínky k vymezení skladebných částí územního systému ekologické stability (ÚSES) a k ochraně krajiny**

1) Požadujeme zařazení ÚSES mezi veřejně prospěšná opatření (dále VPO) ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona. Všechny ostatní kraje mají ÚSES jako VPO. Protože ÚSES nebyl vymezen jako VPO, jsou střety s jinými zájmy (např. doprava a těžba) řešeny v jeho neprospěch.

2) Nesouhlasíme s rušením skladebných částí ÚSES, změnami jejich vymezení oproti platné územně plánovací dokumentaci (ÚPD) nebo jejich doplňováním bez jejich prověření územní studií. Žádáme, aby ZÚR JMK uložila prověření změn využití ploch a koridorů vybraných skladebných prvků ÚSES územní studií. Podkladem pro ZÚR byl pouze zastaralý a neprojednaný Generel nadregionálního a regionálního ÚSES (2003) nezohledňující plány ÚSES od roku 1996. V 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byly zrušeny některé biokoridory vymezené v územně technickém podkladu nadregionálních a regionálních (ÚTP NR-R) ÚSES ČR (1996), a to s odůvodněním, že zde není prostor pro jejich vymezení v ÚPD. Žádáme, aby tyto biokoridory byly zakresleny do 2. návrhu ZÚR a prověřeny územní studií nebo regulačním plánem.

3) Nesouhlasíme se stanovením prostorového parametru NRBK, tj. jeho šířky na pouhých 400 m, a to bez jakýchkoliv metodických nebo odborných podkladů. U NRBK byla v ÚTP NR-R ÚSES stanovena šířka orientačně, a to 4000 m. V ZÚR JMK se stanoví šíře NRBK 400 m, což je 10 x méně.

4) Namítáme věcnou nesprávnost, nedostatečnost a nepřezkoumatelnost SEA k 2. Návrhu ZÚR JMK, která se ÚSES v podstatě vůbec nezabývala a neřešila střety tohoto nesporného veřejného zájmu a veřejně prospěšného opatření s jinými zájmy.

5) Požadujeme rozšíření ploch a koridorů ÚSES ve 2. Návrhu ZÚR JMK, a to především na územích s nízkým koeficientem ekologické stability (KES).

6) Z hlediska „Územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot“ (kapitola E.1): ve výčtu přírodních hodnot u bodu „obecně chráněná území přírody a krajiny“ jsou uvedeny pouze prvky (skladebné části) nadregionálního a regionálního ÚSES. K významným přírodním hodnotám ovšem patří také skladebné části místního (lokálního) ÚSES, zvláště proto, že v posledních dvaceti letech bylo na území Jihomoravského kraje založeno několik desítek nových lokálních biocenter a biokoridorů, které postupně začínají plnit svoji funkci a stávají se ekologicky významnými prvky krajiny. **Požadujeme doplnit do výčtu přírodních hodnot také skladebné části místního ÚSES.**

7) Z hlediska vymezených cílových charakteristik krajiny (kapitola F): je vymezeno 20 základních typů krajín a tyto jsou rozčleněny na 12 krajinných oblastí regionálního významu. Naprostým nepochopením struktury členění typů krajín došlo k uvádění obecných charakteristik základních typů (makrotypů) u regionálních oblastí se shodným krajinným typem. Požadujeme, aby regionální oblasti se shodným krajinným typem byly charakterizovány ve vztahu ke konkrétnímu území a na základě této charakteristiky i upraveny „Požadavky na uspořádání a využití území, úkoly pro územní plánování“. **Podklad, hodnotící**





# EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS

**celostně krajinu jako součást životního prostředí, vystihující podstatu i krajinného rázu, charakterizující její hodnoty a stanovující zásady jejího optimálního vývoje, je pro další trvale udržitelný vývoj území nezbytný a musí být zpracován s odbornou erudicí.**

## **eps brno**

Dvořákova 13, 602 00 Brno  
Tel.: +420 545 575 229  
Fax: +420 542 213 373  
IČ: 653 414 90

## **eps tábor**

Příběnická 1908, 390 01 Tábor  
Tel.: +420 381 253 904  
Fax: +420 381 253 910