



Poznámka: Zveřejněna je pouze upravená verze dokumentu z důvodu dodržení přiměřenosti rozsahu zveřejňovaných osobních údajů podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů v platném znění. Osobní údaje jsou v souladu s § 16, § 17 a § 95 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích v platném znění.

bod jednání číslo

22

Příspěvek do 8. zasedání Zastupitelstva města Kuřimi konané dne 08.12.2015

Výzva zastupitelům Jihomoravského kraje ve věci výběru trasy rychlostní komunikace R43

Obsah materiálu: Důvodová zpráva
 A - žádost JMK
 B - situace

Materiál předkládá: Mgr. Ing. Drago Sukalovský - Starosta

Materiál zpracoval: Mgr. Ing. Drago Sukalovský - Starosta

Důvodová zpráva:

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje se bude na jednom ze svých nejbližších zasedání (termín ještě není určen) zabývat výběrem varianty trasy rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim - Svitávka pro připravované zásady územního rozvoje. Výběr trasy je důležitým rozhodnutím, která do značné míry předjímá dopravní řešení v celé oblasti severně a severozápadně od Brna včetně řešení budoucího obchvatu města Kuřimi. Na výběr jsou tři varianty - Německá, Malhostovická a Optimalizovaná (vizte příloha). Zatímco varianta Německá je dlouhodobě sledována a umožňuje účinné dopravní řešení na trasách ze Svitav, Černé Hory, Blanska, Tišnova a Kuřimi do Brna včetně jižního obchvatu města Kuřim (podobná řešení umožňuje i varianta Malhostovická), varianta Optimalizovaná je výhodná pouze pro tranzitní dopravu ve směru Svitavy a Blansko směrem k D1 (zlomek celkové dopravy v oblasti) a vylučuje napojen Brna Bystrckou stopou a také jižní obchvat Kuřimi. Ve svém důsledku by tato varianta přinesla výrazné zhoršení dopravní situace nejenom v Kuřimi, ale celkově na příjezdových trasách ze severu a severozápadu do Brna.

Na základě dohody několika obcí v regionu Kuřimska, Tišnovska a Blanenska vznikla v této věci Výzva zastupitelům Jihomoravského kraje, která je přílohou tohoto materiálu. V ní jsou zastupitelé JmK žádáni, aby vybrali variantu Německou.

Návrh na usnesení:

ZM s c h v a l u j e Výzvu zastupitelům Jihomoravského kraje dle přílohy, kterým žádá zastupitele Jihomoravského kraje, aby byla rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim - Svitávka vedena v tzv. Německé variantě.

Termín plnění: 10. 12. 2015 (OMP)

Jihomoravský kraj
Zastupitelé Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 3/5
601 82 Brno

22. listopadu 2015

Výzva zastupitelům Jihomoravského kraje ve věci trasování rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim - Svitávka

Vážené zastupitelky, vážení zastupitelé,

níže uvedené obce tímto vyjadřují svůj nesouhlas s vedením rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim – Svitávka v tzv. „Optimalizované trase“ a současně vyjadřují podporu pro vedení R43 ve zmiňovaném úseku v tzv. „Německé trase“. „Německá trasa“ optimálně řeší dopravní obslužnost celého území a má největší přepravní účinnost. „Optimalizovaná“ trasa neumožňuje vedení R43 Bystřickou stopou. Tato skutečnost sekundárně vytvoří neúměrnou dopravní zátěž v severní části Brna a v obcích sousedících severně s Brnem.

Odůvodnění:

Vymezení koridoru pro variantu „Německou“ vychází ze zpracovaných dokumentací: „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s.r.o., 2006), „Aktualizace technické studie Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s.r.o., 10/2006) a z podrobné technické studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s.r.o., 2012), zpracované na základě MŽP k posouzení vlivů provedení záměru R 43 Kuřim – Svitávka na životní prostředí.

Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP“ vychází ze studie „Optimalizace trasy R 43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing- Kalčík, 2009) pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Německá:

Vymezení koridoru pro variantu „Německou“ vycházelo z posouzení vlivu dopravy (dopravně inženýrské posouzení) na rozsáhlém území severní části Brna a všech dotčených obcí trasou včetně širších dopravní souvislostí (například dopravní zátěž Tišnov – Brno, Svitavy/Mor. Třebová – Brno, Lipůvka – Česká, průjezd Kuřimí atd) a na posouzení cílové a tranzitní dopravy. Důležitým faktorem je cílová dopravní zátěž na hlavních tazích. Dojde k rozložení dopravní zátěže dle požadavků ZÚR (soulad s politikou ÚR, s cíli a úkoly územního plánování, s požadavky stavebního zákona a prováděcích předpisů, s požadavky zvláštních právních předpisů) s dlouhodobým výhledem.

Optimalizovaná:

Vymezení koridoru „Optimalizované MŽP“ tyto souvislosti v takto širokém kontextu buď opomenulo nebo vůbec neřešilo v potřebném rozsahu a s přihlédnutím k závažnosti těchto vazeb. Je zjevné, že došlo pouze k posouzení v rámci samotného vedení trasy bez zvážení širších souvislostí a vazeb, a to především v oblasti dopravy (dopravně inženýrské posouzení). Tato skutečnost bude mít přímou vazbu na nerovnoměrné dopravní zátěže na hlavních tazích. Například na tahu Česká – Brno + velký městský okruh dojde k nárůstu dopravy a dosažení saturovaného toku již na přivaděči Česká – Brno!!! Toto je v porovnání s nepatrnými rozdíly ve výsledku hodnocení SEA zcela fatální. Naopak rozdíly v hodnocení SEA mezi variantou „Německou“ a „Optimalizovanou“ jsou marginální a v porovnání s tím, co sekundárně jednotlivé varianty přinesou (například zátěž na profilu I/43 v obci Česká 48 000 – 60 000 jed./24 h) jsou zcela opomenutelné. Přitom i „Optimalizovaná“ trasa má mnoho faktorů, které velkou měrou ovlivňují ŽP, například mnohem větší zásah do pozemků určených pro funkci lesa, větší zásah do povrchových vod, větší zásah do migračně významných území. Naproti tomu „Německá“ trasa má větší zásah do zemědělského půdního fondu.

Při realizaci „Optimalizované“ varianty již nebude další možnost vytvoření adekvátní trasy, která by převedla dopravní zátěž a vše se bude odehrávat na komunikacích nižších tříd. To bude mít

za následek například přetížení v Kuřimi a v severní části Brna. Vše vychází z nedostatečného posouzení cílové a tranzitní dopravy. Tranzitní doprava se s oddálením komunikace od územního celku nemění, ale mění se využití v rámci cílové dopravy. Podle předpokladů ve studiích je tranzitní doprava v hodnotě 11 – 14 %, ostatní je cílová doprava, která pojede jedinou trasou do Brna. K tomu je nutné přičíst dopravu na trasách Tišnov – Brno a Blansko – Brno, čímž je zcela zřejmé, jaký dopad toto řešení bude mít na udržitelný rozvoj území.

Z hlediska technického nebyla dostatečně prověřena křižovatka Kuřim východ s ohledem na záplavová území, požadavky ochranných a bezpečnostních pásem věznice a podobně. Přitom tato křižovatka ponese tu největší dopravní zátěž na dopravních trasách severně Brna.

Je zcela zjevné, že trasa R43 v optimalizované podobě sebou nese celou řadu negativních faktorů. Varianta „Optimalizovaná“:

1. Má fatální dopad na dopravu s největším rozsahem negativních vlivů (bráno v širších souvislostech).
2. Umožňuje návaznost R 43 v úseku Kuřim - dálnice D1 pouze variantou vedenou Bítýšskou stopou, což výrazně snižuje její přepravní účinnost.
3. Tím, že je R 43 vedena v Bítýšské stopě bude její část od Kuřimi dále k D1 využívána jen tranzitní dopravou (cca 10 – 20 %). Pro tyto intenzity je 4pruhová rychlostní komunikace předdimenzovaná (cca RPDÍ 4000 – 8000 jednotek za 24 h ve výhledu 30 let).
4. Převádí prakticky celou cílovou dopravu do jedné jediné příjezdové trasy do Brna bez možnosti vybudování další alternativní odlehčovací trasy (cca RPDÍ 36 000 – 55 000 jednotek za 24 h).
5. Slučuje dopravní zátěž ze směru od Svitav, Boskovicka, Blanenska a Tišnovska (a dále z Vysočiny – Nedvědice, Bystřice) do Brna do jediné příjezdové trasy.
6. Převádí část dopravy na nižší kategorii silničních komunikací III/3846 (Kuřim – Jinačovice – Brno Bystrc), III/6401 (Kuřim – Česká – Brno Královo Pole), III/37917 (Česká – Lelekovice – Vranov – Šebrov – Blansko).
7. Kumuluje dopravu do jedné křižovatky Kuřim Sever (u věznice) která bude kapacitně přetížena a bude tvořit kongesci.
8. Neumožňuje žádné dopravně účinné řešení obchvatu Kuřimi ve směru na Tišnov a na R43, zcela vylučuje variantu jižního obchvatu Kuřimi.
9. Nesplňuje republikové priority územního plánování obsažené v PÚR ČR 2008:
 - 9.1. nechrání a nerozvíjí hodnoty území,
 - 9.2. nevytváří podmínky pro hospodářský rozvoj (doprava ze severní části JmK do Brna bude nevyhovující a bude blokovat rozvoj tohoto území),
 - 9.3. nezkvalifikuje dopravní a technickou infrastrukturu (dojde k neefektivnímu využití prostředků při realizaci nadřazené dopravní sítě a doprava bude převedena na podřazenou dopravní síť, což povede k jejímu přetížení a nárůstu environmentální zátěže v jejím okolí),
 - 9.4. nevytváří podmínky pro veřejnou dopravu (doprava ze severní části JmK bude blokována kongescemi na křižovatce Kuřim sever a hlavně v severní části Brna dojde k úplnému kolapsu dopravy = obce nezajistí dopravní obslužnost jako třeba doprava do zaměstnání, škol apod.),
 - 9.5. nechrání obyvatelstvo a území před potenciálními riziky (křižovatka Kuřim sever je v záplavovém území).
10. Není dlouhodobě sledována a připravována.
11. Vede prakticky v celé své délce po pozemcích jiných vlastníků, než je ŘSD či stát.
12. Na rozdíl od variant „Německá“ a „Malhostovická“ nebyla projednána s veřejností v rámci procesu EIA.
13. Je zcela v rozporu se stanovisky zastupitelstev a občanů obcí v Bítýšské stopě (Moravské Knínice, Chudčice, Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Ostrovačice).
14. Ohrožuje zdroje pitné vody (prameniště u obcí Lažany a Veverské Knínice).
15. Byla zkoumána již při přípravných pracích za II. sv. války a byla plánovači zavržena, údajně z důvodů nevyhovujících geologických podmínek mezi Černou Horou a Závistí.

Naproti tomu trasa R43 „Německá“ eliminuje všechny výše uvedené negativní faktory trasy „Optimalizované“, je dlouhodobě sledována a splňuje požadavky na udržitelný rozvoj dopravy.

**Výjádření dotčených obcí k variantám R43
(na základě připomínek)**

Legenda:

- obce - správní hranice 2014
- I/43 stávající
- historické varianty vedení
 - zima 1937/38
 - Černá Hora - Kuřim (červená plná)
 - Černá Hora - Kuřim (červená čárkovaná)
 - Černá Hora - Kuřim (šedá plná)
 - Černá Hora - Kuřim (šedá plná var)
- 01 a 07/1939
- původní trasa 01/1939
- finální trasa 07/1939
- varianta ing. Kalčík
- R43 optimalizovaná, osa
- koridory ze ZÚR
- úsek Kuřim - Lysice
- R43 úsek Kuřim - Lysice, varianta „Malhostovická“
- R43 úsek Kuřim - Lysice, varianta „Německá“
- R43 úsek Kuřim - Lysice, varianta „Optimalizovaná MŽP“
- úsek Kuřim - obchvat
- úsek Kuřim - severní obchvat
- křižovatky
- křižovatka Kuřim, sever
- úsek Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuřim
- R43 úsek Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuřim, varianta „Bystřská“
- R43 úsek Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuřim, varianta „Bityšská“
- R43 úsek Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuřim, varianta „Optimalizovaná MŽP“

Mapa:

Mapa zobrazuje různé varianty vedení železniční trasy R43 v oblasti Třebíče. Vyznačeny jsou historické varianty z let 1937/38, 1938/1939 a 1939/1939, původní trasa 01/1939, finální trasa 07/1939 a varianta ing. Kalčík. Mapy jsou také zobrazeny koridory ze ZÚR a úseky Kuřim - Lysice, Kuřim - obchvat, Kuřim - severní obchvat a Kuřim - Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuřim. Vyznačeny jsou také úseky Kuřim - Lysice, Kuřim - Bystřská a Kuřim - Bityšská. Mapy jsou také zobrazeny úseky Kuřim - Lysice, Kuřim - obchvat, Kuřim - severní obchvat a Kuřim - Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuřim. Vyznačeny jsou také úseky Kuřim - Lysice, Kuřim - obchvat, Kuřim - severní obchvat a Kuřim - Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuřim.

obce - správní hranice 2014
I/43 současná trasa

historické varianty vedení

zima 1937/38

Černá Hora - Kuřim (červená plná)
Černá Hora - Kuřim (červená čárkovaná)
Černá Hora - Kuřim (šedá plná)
Černá Hora - Kuřim (šedá plná var)

01 a 07/1939
 ■ ■ ■ původní trasa 01/1939
 ■ ■ ■ finální trasa 07/1939

varianta ing. Kalčík

koridory ze ZÚR
úsek Kuřim - Lys

R43 úsek Kuřim - Lysice; varianta „Malhostovická“
R43 úsek Kuřim - Lysice; varianta „Německá“
R43 úsek Kuřim - Lysice; varianta „Optimalizovaná MŽP“

úsek Kuřim - obchvat
III/385 Kuřim, severní obchvat

křížovatky

křížovatka Kuňm, sever

Okres Třebíšov/Ostrovčice (D1) - Kuřim

R43 úsek Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuňim; varianta „Bystrcká“
R43 úsek Troubsko/Ostrovačice (D1) - Kuňim; varianta „Bílýšská“

7