



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

9

Příspěvek do 16. schůze Rady města Kuřimi konané dne 14.06.2016

Připomínky k návrhu ZUR JMK

Obsah materiálu: Důvodová zpráva
 A - příloha č. 1
 B - příloha č. 2

Materiál předkládá: Mgr. Ing. Drago Sukalovský - Starosta

Materiál zpracoval: Mgr. Dagmar Montagová

Důvodová zpráva:

Město Kuřim v rámci společného jednání k návrhu Zásad územního rozvoje JMK (dále ZUR JMK) uplatnilo přípisem č.j. MK/7478/15/OI připomínky k předloženému návrhu. Jednalo se tyto připomínky:

Připomínka č. 1:

Město Kuřim nesouhlasí s vymezením plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" v rozsahu, v jakém je navržena. Požadujeme doplnění plochy v severní části města nad plochou DS31 min. po hranice katastru města.

Připomínka č. 2:

Město Kuřim zásadně nesouhlasí s variantou DSC01-C, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě zvané „Optimalizovaná MŽP".

Připomínka č. 3:

Město Kuřim nesouhlasí s vymezením koridoru DS31 (severní obchvat) a navrhuje jeho odstranění z návrhu ZUR JMK.

Připomínka č. 4:

Město Kuřim se ztotožňuje s hodnocením výhodnosti jižního ochvatu, jak je uvedena v odůvodnění návrhu ZUR JMK, a tudíž požaduje, aby se nevyčkávalo na řešení další studie a aby byl obchvat do návrhu ZUR JMK zařazen jako návrhový koridor již nyní.

Připomínka č. 5:

Město Kuřim požaduje, aby koridor DZ02 železniční trati Tišnov - Brno, Řečkovice byl ve správním území města vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu.

Připomínka č. 6:

Město Kuřim požaduje prověřit rozsah vymezené plochy POT07 opatření na vodním toku Kuřimka.



Město Kuřim

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Ing. Antonín Tesařík, člen Rady Jihomoravského kraje, zaslal Městu Kuřim informaci o způsobu vypořádání výše uvedených připomínek pod č.j. JMK/15534/2016 ze dne 2. 2. 2016. Uvedený dokument je přílohou č. 1 tohoto materiálu. Pořizovatelé ZUR JMK některým z připomínek vyhověli a návrh ZUR JMK pro veřejné projednání byl upraven. Jedná se o připomínky č. 1, 2 a 6. Řešení týkající se připomínky č. 3 a 4 bude součástí zadání „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno“. Navrhujeme k těmto bodům znovu uplatnit připomínky formou požadavku města Kuřimi, formulovanému v bodě 2 přílohy č. 2 tohoto materiálu. Připomínka č. 5, které nebylo vyhověno, navrhujeme znova uplatnit jako námitku, vizte bod 1 přílohy č. 2.

ZUR JMK byly upraveny a předloženy do veřejného projednání, které se konalo dne 1. 6. 2016 v Brně. Zástupci Města Kuřim se uvedeného jednání zúčastnili.

K návrhu ZUR JMK předkládáme k projednání a schválení dokument, obsahující námitku a požadavky města Kuřimi k zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno dle přílohy č. 2.

Návrh na usnesení:

RM schvaluje námitku k návrhu "Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje" a požadavky města Kuřimi k zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno dle přílohy č. 2.

Termín plnění: 15. 6. 2016 (OI)

Pořadí	071	Datum	06.05.2015	Č.j.	56218/2015
Jméno	Mgr. Ing. Drago Sukalovský				
Právníká osoba	Město Kuřim				
Obec / sídlo	Jungmannova 968/75, 664 34 Kuřim				
Téma	Územní studie, silniční doprava, železniční doprava, vodní hospodářství				
Téma - jiné					

Připomínky

Dobrý den,

na základě Vašeho dopisu č.j. JMK 27287/2015 ze dne 23.3.2015 Vám sdělujeme připomínky města Kuřimi k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:

Katastrální území města Kuřimi je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK“, dotčeno těmito koridory veřejné dopravní, technické infrastruktury a prvky ÚSES:

- DS01, návrh, R43 Kuřim - Lysice

DS01-C, varianta „Optimalizovaná MŽP“, vedení koridoru: MÚK Kuřim -východ - Újezd u Černé Hory - MÚK „Lysice, šířka koridoru je min 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Kuřim, Malá Lhota a Újezd u Černé Hory je šířka koridoru 400 m, plocha MÚK Kuřim východ je vymezena obalovou křivkou dvou kružnic o poloměru 300 m

- DS31, návrh, II/385 Kuřim, severní obchvat, šířka koridoru je min. 30 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Čebín, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice a Svinošice je šířka koridoru 200 m

- DZ02, návrh, trať č. 250 Tišnov- Brno, Řečkovice, optimalizace včetně souvisejících staveb, šířka koridoru 120 m

- POT07, návrh, opatření na vodním toku Kuřimka

- RDS01, územní rezerva, R43 Troubsko / Ostrovačice - Kuřim

RDS01-A, varianta Bystrcká, vedení koridoru: D1 (MÚK Troubsko) - Žebětín - Bystrc -Moravské Knínice - MÚK Kuřim, šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice a Troubsko je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-jih a Kuřim-sever je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Moravské Knínice a Troubsko je plocha dána kruhem o poloměru 400

RDS01-B, varianta Bítýšská, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) - Veverská Bítýška (východní poloha) - MÚK Kuřim, šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Chudčice, Moravské Knínice, Veverská Bítýška a Ostrovačice je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-sever je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Ostrovačice a Veverská Bítýška je plocha dána kruhem o poloměru 400

RDS01, varianta Optimalizovaná MŽP, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) - Hvozdec -Čebín (východní poloha) - MÚK Kuřim-sever, v úseku Hvozdec - Čebín s alternativou západní (RDS01-C/Z), v

úseku Čebín s alternativou jižní (RDS01-C/J), šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Chudčice, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice, Sentice, Veverská Bítýška a Veverské Knínice je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-východ je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Ostrovačice a Veverská Bítýška je plocha dána kruhem o poloměru 400

- RDS12, územní rezerva, I/43 Kuřim, jižní obchvat, vedení koridoru: MÚK Kuřim-jih (R43) - Česká

(I/43 MÚK Česká), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m

- RDS13, územní rezerva, I/43 Česká - Kuřim, zkapacitnění, vedení koridoru. Česká (MÚK) - Kuřim

(MÚK s II/385 Kuřim, severní obchvat-DS31), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m

- K128 MH, K129 MB, K 129 MH nadregionální biokoridory
- RBC 231, RBC 232, RBC JM 09, RBC 236 regionální biocentra
- RK 1466 regionální biokoridor

Katastrální území města Kuřim je dále dotčeno plochou, ve které se ukládá prověření změny jejího využití územní studií.

V návrhu ZÚR JMK vymezena jedna plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, která se nazývá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno". Kuřim je uvedena mezi dotčenými obcemi.

Rámcový obsah studie je popsán takto: „Cílem územní studie je podrobněji prověřit reálný průchod nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast OB3 Brno, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční síť, vzájemných vazeb sídel v řešeném území a jejich pozice ve vztahu k Brnu jako jádru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno".

Úkoly územní studie, které se týkají města Kuřim, jsou tyto:

- Provéřit varianty trasování rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - dálnice D1 z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno a města Brna, územních nároků a dopadů na průchodnost územím a v koordinaci s navazujícími záměry.
- Provéřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály.

Obsahem studie je tedy, alespoň z hlediska Kuřimi, prověření variant vedení rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - dálnice D1.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezení plochy zdůvodněno takto: „Plocha je vymezená ve vazbě na

území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně-funkčních souvislostech podobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Rámcový obsah územní studie je podrobněji specifikován v příslušné kapitole výrokové části ZÚR JMK a je závazným podkladem a východiskem pro následné zadání územní studie."

Město Kuřim nesouhlasí s vymezením plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" v rozsahu, v jakém je navržena. Požadujeme doplnění plochy v severní části města nad plochou DS31 min. po hranice katastru města.

Dále je dotčeno vymezením koridoru DS01-C, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě zvané „Optimalizovaná MŽP".

Varianta koridoru R43 DS01-C je jednou ze tří variant vedení této rychlostní silnice. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK jsou popsány koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě a dále jednotlivé variantní záměry. Koridor DSC01 je v úseku Kuřim - Lysice vymezen ještě ve dvou dalších variantách: DS01-A, varianta „Německá" a DS01-B, varianta „Malhostovická". V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj - část SEA jednotlivých variant: „Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP". V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria." Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: „Na základě celkového porovnání variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou" a „Malhostovickou" jako takřka srovnatelné. Z hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti" polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim - dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá".

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje musí v souladu s § 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. Město Kuřim se plně ztotožňuje s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK a doporučuje krajskému úřadu, aby variantu DSC01-C jako nejvýhodnější nenavrhoval. Upozorňujeme na fakt, že varianta DS01-C je v rozporu s platným územním plánem města Kuřimi a zasahuje do rozvojové plochy D, tedy do tzv. severní průmyslové zóny. Ve svém názoru se opíráme také o Komparativní studii propojení R43 a I/43 v oblasti města Kuřim, která posuzuje severní obchvat města, jenž je součástí koridoru DS01-C. Zde srovnávané indikátory na životní prostředí vycházejí jednoznačně hůře pro severní obchvat než pro jižní - vyšší zábor zemědělského půdního fondu, vliv na faunu a floru, dotčení většího počtu ochranných pásem vodních zdrojů, střet s větším počtem registrovaných krajinných prvků, přechod přes větší počet vodních toků.

Město Kuřim s variantou DSC01-C tedy z výše uvedených důvodů zásadně nesouhlasí.

Dále vymezením koridoru DS31, tj. se severním obchvatem města.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je vymezení koridoru zdůvodněno mj. takto: „Varianta severního obchvatu je dlouhodobě sledována v celkové koncepci uspořádání dopravních sítí v prostoru Kuřimi. Severní obchvat Kuřimi umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení obchvatu města s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřimi“.

Město Kuřim považuje uvedené zdůvodnění za nedostatečné. Severní obchvat má své opodstatnění pouze při realizaci varianty C rychlostní silnice R43. Pokud budou vybrány varianty A nebo B, je podstatně logičtější napojit rychlostní silnici R43 na stávající silnici I/43 jižním obchvatem města (koridor územní rezervy RDS12). Jižní varianta je sice tunelová, ale výrazně kratší a především je podstatně šetrnější k životnímu prostředí. Pokud by byla realizována varianta severní, je kromě výstavby obchvatu nutné i zvýšit kapacitu stávající silnice I/43 (v návrhu ZÚR JMK je rozšíření silnice řešeno pouze územní rezervou RDS13), což by přineslo nejen zvýšené investiční náklady, ale i zvýšené zatížení životního prostředí vlivy z dopravy. Realizací severní varianty dojde k obklíčení velké části zastavěného území města dopravními stavbami, přičemž město bude fyzicky odděleno od rekreační a oddechové oblasti Zlobice a negativně bude ovlivněno životní prostředí v rozvíjející se rekreační zóně za Srpkem, která je vyznačena v platném územním plánu města Kuřimi.

Město Kuřim nesouhlasí s vymezením koridoru DS31 a navrhuje jeho odstranění z návrhu ZUR JMK.

Dále územní rezervou RDS12, jižní obchvat města.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí, že jižní obchvat byl prověřován technickou studií v roce 2009 a následně i její aktualizací v roce 2011. Dále se v odůvodnění uvádí, že pro objektivní posouzení variant severního a jižního obchvatu byla následně zpracována dokumentace Komparativní studie propojení R43 a I/43 v oblasti města Kuřimi.

Z výše uvedených studií vychází závěry hodnocení variant, které jsou uvedeny ve vyhodnocení ZÚR:

- v dopravně inženýrském posouzení výhodnější: varianta jižní
- v územně plánovacím posouzení výhodnější: varianta jižní
- v posouzení vlivů na životní prostředí výhodnější: varianta jižní
- v ekonomickém posouzení výhodnější: varianta jižní.

Město Kuřim se ztotožňuje s hodnocením výhodnosti jižního ochvatu, jak je uvedena v odůvodnění návrhu ZÚR JMK, a tudíž požaduje, aby se nevyčkávalo na řešení další studie a aby byl obchvat do návrhu ZÚR JMK zařazen jako návrhový koridor již nyní.

Dále koridorem DZ02, trať Tišnov- Brno, Řečkovice

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí: „Cílem optimalizace železniční trati č. 250 v koridoru DZ02 je zkvalitnění parametrů trati jak pro příměstskou dopravu, tak dálkové vazby s dodržením mezinárodních dohod včetně přesunu výraznějších objemů přepravy nákladu na železnici. Vytvoření SJDK s přesahem do regionu dá prostor snížení intenzit IAD v radiálních směrech do Brna.“

Dále se v odůvodnění uvádí: „Cílem optimalizace v koridoru je kromě dodržení dohod AGC a AGTC přizpůsobení tratě intervalovému provozu lehkých elektrických jednotek, opatření pro zajištění vysoké stability GVD, přestavba zastávek a stanic umožňující optimální obsluhu přilehlých sídel, výstavbu záchytných parkovišť a v neposlední řadě i zajištění odstavu souprav, případně provozního ošetření souprav.“

Výstavba železniční tratě č. 250 včetně elektrifikace byla ukončena v 60. letech 20. století, jedná se tedy o trať s moderními parametry, která by bez výrazných změn měla vyhovovat požadavkům provozu lehkých elektrických jednotek i nákladní dopravě. Ve správním území města Kuřimi je trať dlouhodobě plošně stabilizovaná a je obklopená historicky vzniklou i nově navrženou zástavbou. Územní plán města nenavrhuje žádné zastavitelné plochy pro rozšíření ploch drážní dopravy. Z těchto důvodů se jeví vymezení koridoru v celkové šířce 120 m jako neadekvátní, jeho případné zapracování do územního plánu by znamenalo výrazný negativní vliv na okolní zástavbu i na vymezené zastavitelné plochy.

Z těchto důvodů město Kuřim požaduje, aby koridor byl ve správním území města vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu.

Dále vymezením plochy POT07, opatření na vodním toku Kuřimka.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí, že jsou navržena technická opatření - poldry na vodních nebo v jejich povodích, což se týká i Kuřimky.

Ve správním území města Kuřimi již byla na Kuřimce vybudována suchá vodní nádrž v lokalitě Záhoří, která chrání zastavěné území města. V územním plánu jsou navrženy další plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi a jinými přírodními katastrofami a pro zvyšování retenčních schopností území. Z územně plánovacího hlediska je tedy protipovodňová ochrana ve správním území města Kuřimi vyřešena.

Vzhledem k tomu, že ÚPO Moravských Knínic obsahuje protipovodňová opatření na vodním toku Kuřimka, navrhujeme prověřit rozsah vymezené plochy POT07 v návrhu ZUR JMK.

Na závěr navrhujeme doplnit do ZUR JMK pro upřesnění vztahu mezi ZUR a ÚPD nižšího stupně pravidlo, že pokud ZUR územně vymezují koridor či plochu pro řešení záměru, jehož věcné a územní řešení bylo po roce 2007 provedeno v ÚPD nižšího stupně, není tuto dokumentaci nižšího stupně potřebné upravit a územní rozsah pro daný záměr znovu prověřit.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce týkající se územní studie:

Pořizovatel ZÚR JMK považuje požadavek města Kuřim na úpravu vymezení plochy, ve které ZÚR JMK ukládají prověření změn jejího využití **Územní studií nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno** za odůvodněný vzhledem k cílům a úkolům studie a vyhovuje mu. **Vymezení plochy k řešení touto studií bude v grafické části ZÚR JMK upraveno tak, že celé správní území města Kuřim bude do území k řešení územní studií zahrnuto.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se rychlostní silnice R43:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí zásadní nesouhlas města Kuřimi **vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě „Optimalizovaná MŽP“ (koridor DS01-C).**

V reakci na upozornění k rozporu s platným územním plánem Kuřim pořizovatel podotýká, že platné územní plány jednotlivých obcí nejsou pro pořizování ZÚR závazné; naopak platí (dle § 54 stavebního zákona), že je obec povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem. Je však třeba uvést, že ZÚR JMK v maximální možné míře zohledňují stávající zastavěná a územními plány vymezená zastavitelná území obcí, kolem kterých prochází, což bylo požadavkem pořizovatele při zpracování ZÚR JMK. Dopady konkrétní varianty na zastavěná území a zastavitelné plochy obcí jsou problémy řešitelné až při zpřesňování záměru v podrobnějších dokumentacích technického charakteru a v územních plánech.

Relevantnost komparativní studie (resp. její závěry), o kterou se město Kuřim ve svém postoji opírá, i dalších podkladů, které si pořídilo město Kuřim ve vztahu k možným obchvatům města a silnici R43, zpochybňují četní občané Kuřimi, kteří podali připomínky k projednávanému návrhu ZÚR JMK. Viz např. cit. „S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.“ nebo „Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící“.

Nehledě na to však indikátory dopadů záměru na životní prostředí nemohou být jediným ani převažujícím hlediskem pro výběr varianty jak obchvatu Kuřimi, tak rychlostní silnice R43, se kterou obchvat souvisí (viz např. vybraná hodnotící kritéria v tabulce na str. 102, na kterou je v podání poukazováno).

V každém případě budou potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi (a také jejich potencionální důsledky) dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz podrobněji k vypořádání připomínky týkající se jižního obchvatu města), a to ze všech relevantních hledisek včetně dopadů na životní prostředí.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č.j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stanovisko SEA“), budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se severního obchvatu města:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí nesouhlas města Kuřimi **s vymezením koridoru DS31, tj. severního obchvatu města.**

S ohledem na dílčí argumenty města Kuřimi je třeba předeslat, že koncepce silniční dopravy

a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. Fáze, jmenovitě tedy (vedle rychlostní silnice R43) i záměry severního a jižního obchvatu Kuřimi a silnice I/43. Opodstatněnost těchto záměrů a jejich vzájemné vazby z koncepčního hlediska (tedy i „logičnost“) tak byly prověřeny.

Odůvodnění záměru severního obchvatu Kuřimi považuje pořizovatel i vzhledem k výše uvedenému za dostatečné. Části odůvodnění, citované městem Kuřim, předchází věta: „*Přestavba silnice II/385, kromě vlastní problematiky hledání optimální polohy koridoru vůči rozvojovým záměrům města Kuřimi, je podmíněná koordinací s vedením koridoru R43 širším prostorem Kuřimi*“. Vazba na trasu silnice R43 je zde tedy zohledněna.

Jak již bylo zmíněno, jsou dopady záměrů na zastavěná území a zastavitelné plochy dle územního plánu řešitelné (resp. ovlivnitelné) při zpřesňování záměru v podrobnějších dokumentacích technického charakteru a v samotném územním plánu. Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v koridorech pro přestavbu krajských tahů silnic II. třídy (kam spadá i záměr severního obchvatu Kuřimi) jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování. Mezi požadavky figuruje cíl zkvalitnění dopravní dostupnosti a obsluhy území a zajištění koordinace a návaznosti koridorů na nadřazenou silniční síť. Úkolem pro územní plánování je především zpřesnit a vymezit jednotlivé koridory diferencovaně s ohledem na jejich přepravní funkci, požadované technické parametry, optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, minimalizaci rozsahu záboru ZPF, zachování funkcí skladebných prvků ÚSES a minimalizaci vlivů na PR Obůrky-Třeštěnec.

Problematika „oddělení“ zastavěné části města Kuřimi od rekreačního či přírodního zázemí vyvstává jak v případě severního, tak i jižního obchvatu, a obě řešení mají v tomto směru negativa, zdůrazňovaná (leckdy odlišně) z pohledu zástupců města i jeho občanů. K tomu citujeme z vícenásobného podání občanů Kuřimi k projednávanému návrhu ZÚR JMK: „*Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.*“ Na jiném místě citovaného podání je uvedeno: „*Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlennou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města*“.

Je zřejmé, že obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou v lokálním měřítku jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické), neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výsledným uspořádáním silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (podrobněji viz níže ve vyhodnocení připomínky týkající se jižního obchvatu), a to ze všech relevantních hledisek včetně dopadů na životní prostředí.

Území k řešení územní studií bude rozšířeno na celé správní území města Kuřim (viz výše ve vyhodnocení připomínky týkající se územní studie), severní obchvat Kuřimi tedy bude v rámci studie znovu prověřován. Projektant prověří dopad stanoviska SEA na řešení severního obchvatu Kuřimi v ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se jižního obchvatu města:

Požadavku města Kuřimi, aby se nevyčkávalo na řešení studie a aby byl obchvat **jižní obchvat města (vymezený v ZÚR JMK územní rezervou RDS12)**, do návrhu ZÚR JMK zařazen jako návrhový koridor již nyní, nelze vyhovět.

Na rozdíl od severního obchvatu Kuřimi, který je dlouhodobě sledován, je jižní obchvat poměrně novým a nesrovnatelně méně odborně studovaným a prověřovaným záměrem. Proto je v návrhu ZÚR JMK jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva. Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Obchvat Kuřimi přitom není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výsledným uspořádáním silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. V každém případě je tedy potřeba prověřit potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi (a také jejich potencionální důsledky) v širších souvislostech a vazbách. K tomu bude sloužit územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, která bude prověřovat předmětné území ze všech relevantních hledisek. Součástí územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ bude hluková a rozptylová studie.

Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály.* Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Z uvedeného je zřejmé, že stanovení podmínky zpracování územní studie není samoučelné, ale studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o výsledné variantě silnice R43 a obchvatu Kuřimi. Prostřednictvím územní studie bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod variant dálniční a silniční sítě exponovaným okolím města Brna, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v území. Cílem pořizovatele je dosáhnout shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Řešení obsažené v budoucí územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se trati Tišnov – Brno, Řečkovice:

Požadavku města Kuřimi, aby koridor DZ02, trať Tišnov- Brno, Řečkovice, byl v jeho správním území vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu, se nevyhovuje. Koridor **DZ02** je vymezen pro optimalizaci stávající **trati č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice**. V návrhu ZÚR JMK je koridor vymezen v šířce 120 m, tedy šířce ochranného pásma dráhy, které činí ze zákona o drahách u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje. Optimalizace této trati se předpokládá prakticky v současné trase, půjde zejména o úpravu výškových parametrů trati, aby bylo dosaženo rychlosti 110 - 120km/h. Pořizovatel ZÚR JMK nepředpokládá, že by optimalizace trati ohrozila zastavěné území Kuřimi a upozorňuje na nutnost respektovat ochranné pásmo dráhy při plánování územního rozvoje města.

Každá stavba v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy musí být projednána se Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jakožto účastníkem řízení v rámci územního a stavebního řízení vedeného podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Rovněž je nutno projednat stavební činnost nevyžadující rozhodnutí stavebního úřadu, tj. stavby na ohlášení, popř. stavby a činnost nevyžadující ani ohlášení stavebnímu úřadu (v rozsahu dle ust. § 103 stavebního zákona).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se opatření na vodním toku Kuřimka:

Pořizovatel ZÚR JMK zvážil argumenty města Kuřimi proti návrhu plochy pro technická protipovodňová opatření **POT 07 Opatření na vodním toku Kuřimka** v ZÚR JMK. Vzhledem k obdobným připomínkám obcí Malhostovice a Moravské Knínice, ze kterých rovněž plyne, že protipovodňová ochrana obcí je navržena v územních plánech, případně již částečně realizována, se připomínce vyhovuje tak, že **návrh na technické protipovodňové opatření POT07 Opatření na vodním toku Kuřimka bude z textové i grafické návrhu ZÚR JMK vypuštěn.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.



Město Kuřim
Jungmannova 968/75
664 34 Kuřim
www.kurim.cz

STAROSTA
Mgr. Ing. Drago Sukalovský

Krajský úřad JMK, OÚPSŘ
Žerotínovo nám.3/5
BRNO
601 82

Č.j. MK/ 9772/16/OI

V Kuřimi, dne 14.6.2016

Námítka města Kuřimi k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, předloženého na veřejném projednání dne 1.6.2016 v Brně

Dobrý den,

na základě veřejného projednání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, konaného dne 1.6.2016 v Brně, uplatňuje Město Kuřim:

1. námitku k vymezení šířky koridoru DZ02, trať Tišnov – Brno, Řečkovice a požaduje jeho zúžení v zastavěném území města v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu města Kuřim.

K odůvodnění námítky uvádíme:

Výstavba železniční tratě č. 250 včetně elektrifikace byla ukončena v 60. letech 20. století, jedná se tedy o trať s moderními parametry, která by bez výrazných změn měla vyhovovat požadavkům provozu lehkých elektrických jednotek i nákladní dopravě. Ve správním území města Kuřimi je trať dlouhodobě plošně stabilizovaná a je obklopená historicky vzniklou i nově navrženou zástavbou. Územní plán města nenavrhuje žádné zastavitelné plochy pro rozšíření ploch drážní dopravy. Z těchto důvodů se jeví vymezení koridoru v celkové šířce 120 m jako neadekvátní, jeho případné zpracování do územního plánu by znamenalo výrazný negativní vliv na okolní zástavbu i na vymezené zastavitelné plochy.

2. požadavky města Kuřimi k zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno

Rámcový obsah studie je popsán takto: „Cílem územní studie podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim v koordinaci s variantami obchvatu Kuřimi, varianty jihozápadní tangenty, případně její potřebnost, a zkapacitnění dálnice D1 Slatina – Holubice s vymezením optimální polohy dálničních křižovatek ve vztahu k návaznosti na silniční síť nižšího významu.“.

Náměty, požadavky a problémy, které považujeme ve vztahu k předmětné studii za nezbytné řešit pro posouzení rozvojové oblasti OB3 Brno:

1. Posouzení dopadu jednotlivých variant trasování (vedení) D43 na:
 - 1.1. Environmentální zátěž.
 - 1.2. Vazbu na stávající trasy komunikací (větší vynucené závleky, zkrácení doby přepravy).
 - 1.3. Vazbu na systém IDS (zhoršení vazby nebo zlepšení vazby).
 - 1.4. Vliv na vytvoření (aplikaci) kombinované přepravy osob (kolo, auto, prostředky hromadné dopravy (podpora využití přestupních uzlů a využití HD nebo naopak znehodnocení HD vznikem kongescí a prodloužením doby přepravy).
 - 1.5. Efektivitu IDS (vynucené zpoždění kongescemi, zkapacitnění komunikací a podobně)
 - 1.6. Využití přilehlého území (zamezení rozvoje rekreačních ploch, zamezení přístupu k těmto plochám, omezení rozvoje lokality a podobně).
 - 1.7. Nucené rozdělení správních celků vynucenou dopravní infrastrukturou (nucené vytvoření samostatných sídelních útvarů s komplikovanou vazbou na správní centrum, školy, služby a podobně).
 - 1.8. Podřazenou dopravní síť, vytvořit prognózu vývoje dopravy a model dopravy.
 - 1.9. Předpokládaný vývoj dopravní práce/přepravní práce (ukazatel charakterizující dopravu/přepravu, vyjádřená součinem počtu osob nebo hmotností věcí a přepravní vzdálenosti, na kterou byly osoby/věci přepraveny
 - 1.10. Předpokládaný vývoj na dělbu přepravní práce (stanovení podílu jednotlivých druhů dopravy na celkovém dopravním modelu).
 - 1.11. Vznik kongescí.
 - 1.12. Výkonnost křižovatek zajišťujících napojení na podřadnou silniční síť.
 - 1.13. Předpokládaný vývoj absolutního počtu dopravních nehod – vznik kolizních bodů v závislosti na jejich vytížení, vznik kongescí a tím vyvolaný nárůst nevhodného chování řidičů a podobně.
2. K zajištění posouzení výše uvedeného a pro další projednávání (eliminace argumentační nouze) doporučujeme zpracovat pro jednotlivé varianty trasování (vedení) D43:
 - 2.1. Předpokládané zdroje cest a cíle cest, zpracované v lokalitách měst a jejich okolí (Brno, Tišnov, Blansko, Kunštát, Letovice, Boskovice, Černá Hora, Rájec Jestřebí). V podstatě jde o provedení směrového sčítání dopravy a dopravního průzkumu dotazy. Předpoklad je, že bude pro všechny varianty totožný.
 - 2.2. Přehled výhledu dopravních nabídek všech pozemních komunikací v předmětné lokalitě (možnost vykonání určitého počtu jízd vozidel, daná výkonností komunikace)
 - 2.3. Přehled výhledu přepravní nabídky v předmětné lokalitě (možnost přemístění určitého množství osob nebo nákladu daná kapacitou dopravních prostředků). Zde se projeví vliv omezení přípustné hmotnosti vozidel a šířkové uspořádání na jednotlivých komunikacích.
 - 2.4. Přehled výhledu dopravní poptávky (požadavek na přemístění určitého množství osob, nákladů nebo vozidel, vyplývající z potřeb obyvatel a návštěvníků nebo podnikatelských subjektů na určitém území) nutné řešit celoplošně ne jen v předmětné lokalitě.
 - 2.5. Přehled výhledu kvality dopravy na podřazené dopravní síti (vyjadřuje volnost pohybu na komunikaci v šesti stupních úrovně kvality dopravy A – F)

S pozdravem

Mgr. Ing. Drago Sukalovský
starosta města