



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

13

Příspěvek do 3. zasedání Zastupitelstva města Kuřimi konané dne 28.04.2015

Připomínky města Kuřimi k ZÚR JMK

Obsah materiálu: Důvodová zpráva
 A - připomínky Kuřim k ZÚR JMK

Materiál předkládá: Mgr. Ing. Drago Sukalovský - Starosta

Materiál zpracoval: Ing. Vlasta Indrová

Důvodová zpráva:

Jihomoravský kraj zahájil dne 23. 3. 2015 projednání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje podle §37 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“). Dokumentace návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK“) byla zveřejněna veřejnou vyhláškou dle § 37 stavebního zákona, což je fáze společného jednání s dotčenými orgány a sousedními kraji. Dle ustanovení stavebního zákona § 37, odst. (4) může k návrhu a vyhodnocení do 30 dnů od doručení návrhu veřejnou vyhláškou každý uplatnit u krajského úřadu písemné připomínky. Město Kuřim ve smyslu uvedeného ustanovení může uplatnit své připomínky v termínu nejpozději do 7. 5. 2015.

Návrh připomínek města Kuřimi k návrhu ZÚR JMK je předložen ZM k projednání.

Návrh na usnesení:

ZM s c h v a l u j e návrh připomínek města Kuřimi k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje se změnami.

Termín plnění: 15. 5. 2015 (OI)

PŘIPOMÍNKY

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

**Návrh pro společné jednání,
který byl zveřejněn na úřední desce Jihomoravského kraje dne 23. 3. 2015**

Město Kuřim

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
- K 128 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 je vymezena jedna plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, která se nazývá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě 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 sítě, 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:

- Prověřit 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.
- 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.

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

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je 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. 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.

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.

Var. 1. Město Kuřim nesouhlasí s vymezením koridoru DS31 a navrhuje jeho odstranění z návrhu ZÚR JMK

Var. 2. Město Kuřim navrhuje koridor DS31 v návrhu ZÚR JMK řešit územní rezervou.

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.

V Kuřimi,.....

.....
Mgr. Ing. Drago Sukalovský
starosta města