

Kapitola A

Postup při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK

A. Postup při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK

Krajský úřad Jihomoravského kraje pořizoval v letech 2012–2016 pro Jihomoravský kraj Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“). ZÚR JMK byly následně vydány dne 5. 10. 2016 na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje (dále také „ZJMK“), formou opatření obecné povahy, číslo usnesení 2891/16/Z29 a nabýly účinnosti dne 3. 11. 2016. Jako celek byly ZÚR JMK přezkoumány ve správním soudnictví Krajským soudem v Brně i Nejvyšším správním soudem, přičemž nebyly ani z části zrušeny. Oba předmětné rozsudky, Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č.j. 65 A 3/2017–931 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č.j. 2 As 122/2018–512, shledal Ústavní soud jako ústavně konformní v řízení sp. zn. IV. ÚS 2682/19, když ústavní stížnost proti nim odmítl dne 28. 4. 2020. Posledně uvedeným řízením byly vyčerpány prostředky soudní ochrany proti regulaci území obsažené ZÚR JMK v její celistvé podobě.

Vydání ZÚR JMK v roce 2016 předcházelo jejich vydání v roce 2011, jež byly jako celek zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu v roce 2012. Stěžejním důvodem pro zrušení ZÚR JMK označil Nejvyšší správní soud absenci vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů přijaté regulace.

Při vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na veřejné zdraví (HIA), které bylo provedeno v roce 2011 jako součást ZÚR JMK vydaných v roce 2011, byla vyvinuta zásadní snaha o maximální využití tehdy existujících podkladů pro posouzení očekávané zátěže území a obyvatelstva vlivem realizace jednotlivých (zejména dopravně infrastrukturních) záměrů. Jednou z nejsložitějších úloh bylo posouzení vlivu variant vedení koridoru budoucí komunikace R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim a zejména posouzení otázky kumulace vlivů v prostoru obcí Brno (Bosonohy) – Troubsko – Ostopovice. Zjištění o legislativní akceptovatelnosti či neakceptovatelnosti kumulace vlivů dopravní infrastruktury v uvedeném prostoru lze přitom označit za zásadní pro rozhodnutí o přijatelnosti dálnice D43 ve variantě „Bystrcké“. Nejvyšší správní soud se nespokojil s vyhodnocením vlivů provedeným pro ZÚR JMK v roce 2011, považoval je toliko za identifikaci těchto vlivů v místě, přičemž formuloval závěr, že hrubý odborný odhad velikosti vlivů je u infrastrukturních záměrů vždy možný.

Jak se posléze ukázalo při zpracování ZÚR JMK vydaných v roce 2016, kombinace existujících podkladů sice umožnila provést porovnání jednotlivých variant vedení koridorů pro dopravní záměr D43 od D1 přes Kuřim až po Lysice, avšak pouze pro samostatné stavby, a i tak s poměrně výraznými nejistotami. Kumulaci vlivů však z těchto podkladů nebylo možné objektivně posoudit vůbec. V ZÚR JMK byl proto v roce 2016 v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezen komplex variantních záměrů formou územních rezerv ve variantách, jednalo se o dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim, dálnici D43 v úseku Kuřim – Lysice, Jihozápadní tangentu a obchvat Kuřimi s úkolem pořídit územní studii.

Obsah územní studie ZÚR JMK v roce 2016 stanovily v bodě 436 následovně:

- Předně v „OB3“ (metropolitní rozvojové oblasti Brno) územně vymezily plochu výčtem katastrálních území správního území obce, ve které v souladu s politikou územního rozvoje uložily prověření změn jejího využití územní studií
- Následně stanovily rámcový obsah:
 - Cíl – podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť 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. Pro uvedené prioritní záměry byly v ZÚR JMK vymezeny územní rezervy.

- Úkol – V podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost, z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví, navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké).

Důvodem pořízení územní studie bylo vytvořit sjednocený podklad, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizovat a prohloubit údaje o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR JMK. Aktualizace ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů bude posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí.

Při projednání ZÚR JMK uplatnilo Ministerstvo životního prostředí (dále také jen „MŽP“) ve Stanovisku SEA podmínku „*Neprodleně zajistit urychlené zpracování územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3...* Návrh aktualizace ZÚR JMK (na základě zprávy o uplatňování ZÚR JMK) obsahující řešení dopravní infrastruktury podle vypracované územní studie bude doručen ve smyslu ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona nejpozději do 3 let od vydání ZÚR JMK.“ Aby byla splněna uvedená podmínka neprodleného pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (ÚS JMK), následovalo její pořízení bezprostředně po vydání ZÚR JMK. ÚS JMK se následně stala jedním z podkladů projektanta pro 1. aktualizaci ZÚR JMK.

A.1. Pořizování ÚS JMK – Východiska

Krajský úřad Jihomoravského kraje coby pořizovatel ÚS JMK při jejím pořízení vycházel ze shora popsaného úkolu obsaženého v ZÚR JMK a stavebního zákona, který se věnuje územní studii v § 30. Dle tohoto ustanovení stavebního zákona určuje obsah, rozsah, cíle a účel územní studie pořizovatel. Územní studii pořizovatel eviduje jako územně plánovací podklad a pravidelně prověřuje její aktuálnost. Více povinností, a to ani procesních, stavební zákon pro pořízení územní studie neurčuje.

Současně Krajský úřad Jihomoravského kraje vycházel z následující recentní judikatury:

Nález Ústavního soudu ze dne 8. 11. 2018, č.j. I. ÚS 178/15, z něhož vyplývá:

Rozhodnutí o distribuci zátěže v území závisí na politickém uvážení, které je projevem práva na samosprávu územního celku. Nesmí pouze překročit zákonné limity a musí se vypořádat se zájmy, které byly v procesu pořizování uplatněny...

Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří

v něm žijí [nález sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017].

Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). Mohou-li záležitosti obecního rázu nabýt významu krajského či celostátního významu, zákonná úprava tento střet místní a vyšší samosprávy řeší ve prospěch působnosti vyšší samosprávy (omezení kompetence samosprávy z tohoto důvodu, byť v jiném kontextu, Ústavní soud akceptoval již v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 34/02).

Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního).

Právo na samosprávu obce se proto do střetu se zásadami územního rozvoje může dostat tehdy, kdy (1) kraj reguluje vztahy v území do té míry podrobnosti, která náleží obcím, případně (2) vztahy v území reguluje takovým způsobem, že podstatná část území obce již nemůže být smysluplně regulována na úrovni územního plánu a z tohoto pohledu je samosprávě obce odňata.

Východiskem byly rozsudky Nejvyššího správního soudu:

- ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011–150, v němž poukázal, byť k územním plánům, že ...volba konkrétní podoby využití určitého území nebude výsledkem ničeho jiného, než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu (zde ZÚR), v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, (...) omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky.“
- ze dne 21. 11. 2018, č.j. 2 As 81/2016–157, z něhož vyplývá, že při projednávání (A)ZÚR nemůže být najisto postaveno, zda určitý záměr (teoreticky v budoucnu realizovaný) bude, nebo nebude mít negativní dopady, a z tohoto důvodu bude, nebo nebude omezovat rozvoj okolí.
- Stavební zákon nepožaduje na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu

A.2. Pořizování ÚS JMK – Zadání

V prosinci 2016 pořizovatel zahájil práce na návrhu zadání územní studie. Zadání územní studie bylo projednáno s dotčenými orgány, úřady územního plánování, dotčenými městy, městysy, obcemi

i městskými částmi statutárního města Brna. Připomínky byly vyhodnoceny a relevantní zapracovány do návrhu zadání. V únoru 2017 bylo zadání územní studie projednáno v samosprávných orgánech kraje. V březnu 2017 bylo zahájeno otevřené řízení nadlimitní veřejné zakázky na služby projektanta „Územní studie a Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“. V červnu 2017 byl vybrán projektant, společnost knesl, kynčl architekti s.r.o., zastřešující tým autorizovaných specialistů zodpovědných za dílčí odborné části územní studie i následné aktualizace zásad územního rozvoje.

A.3. Pořizování ÚS JMK – Analytická část

Ve druhém pololetí roku 2017 probíhalo zpracování analytické části ÚS JMK. V analytické části ÚS JMK projektant shromáždil dostupné údaje o území a vytvořil tak **sjednocený podklad** pro návrh variant uspořádání dálniční a silniční sítě. Z velkého množství kombinací jednotlivých dílčích úseků komunikací vybral **patnáct ucelených variant dálniční a silniční sítě v řešeném území**, které zastupují všechny doposud uvažované a logicky využitelné trasy, které reprezentují všechna řešení potřebná pro vyhodnocení dopravní situace v řešeném území. Dne 4. 12. 2017 byla analytická část prezentována dotčeným obcím v řešeném území (včetně brněnských městských částí) a dotčeným orgánům. V návaznosti na prezentaci analytické části byla zástupcům samosprávy i dotčeným orgánům nabídnuta možnost se k předložené analytické části ÚS JMK vyjádřit.

Po připomínkách zástupců samospráv a dotčených orgánů byla jedna z variant vypuštěna a jedna nová doplněna. Ostatní varianty byly drobně upraveny. Počet posuzovaných variant tak zůstal na čísle patnáct. Varianty lze zjednodušeně rozdělit do tří skupin – šest dálničních variant, sedm silničních variant a dvě silniční varianty řešící pouze nejproblematictější lokality (název dálniční či silniční se odvíjí od kategorie komunikace „43“ v dané variantě). Dne 28. 3. 2018 na semináři k projednání analytické části ÚS JMK byly obce a dotčené orgány seznámeny s připomínkami k analytické části a jejich vyhodnocením a dne 26. 6. 2018 byly průběžné výsledky práce na ÚS JMK prezentovány obcím v řešeném území.

A.4. Pořizování ÚS JMK – Návrhová část ÚS JMK

Ve druhé části ÚS JMK projektant navržené varianty podrobil dopravnímu modelování a porovnal je z hlediska dopravně-urbanistického, z hlediska životního prostředí a z hlediska vlivu na lidské zdraví prostřednictvím výsledků hlukové a rozptylové studie. Při práci na druhé části ÚS JMK projektant postupoval v následujících krocích:

- Stanovil tzv. nulové stavy, které se staly základem všech dalších variant a současně sloužily pro porovnání s jednotlivými posuzovanými variantami. **Nulový stav 00-2020** v řešeném území vznikl ze stávající dálniční a silniční sítě přidáním několika komunikací, které jsou rozestavěné nebo mají příslušná povolení a lze očekávat, že v roce 2020 budou dokončeny.
- Následně zpracoval **nulový stav 00-2035**, který se od 00-2020 liší pouze navýšením intenzit dopravy podle růstových koeficientů získaných od Ministerstva dopravy pro rok 2035.
- Jednotlivé varianty technicky zpracoval do stejné podrobnosti na základě již existujících dokumentací a chybějící úseky dopracoval. Takto vzniklé varianty podrobil modelování za **použití dopravního modelu** s intenzitami pro rok 2035. Pro potřebu modelování do variant nevložil žádná dopravní omezení ani jiné odpory tak, aby žádnou variantu nezvýhodnil.

- Při modelování vycházel z celostátního sčítání dopravy z roku 2016, k tomu byl přizpůsoben i dopravní model Jihomoravského kraje pro ZÚR JMK.
- Výstupy z dopravního modelování využili pro zpracování **hlukové a rozptylové studie** na celé řešené území. Opět pro zachování rovného přístupu k jednotlivým variantám nepočítal s žádnými protihlukovými ani jinými opatřeními (s výjimkou tunelů, které jsou součástí samotného dopravního řešení).
- Výstupy z dopravního modelování projektant využil pro **dopravně-urbanistické porovnání** variant. V jeho rámci porovnávali varianty s ohledem na dopravní účinnost (chování dopravního proudu, možnost ovlivnění dopravní situace v kritických či nevhodně řešených lokalitách, schopnost „odčerpat“ dopravu z lokalit, kde nelze ochranná opatření realizovat – tedy především ze stávající zástavby), na urbanistické vazby (radiální vazby centra aglomerace a dalších subcenter, vazby sídel na jejich rekreační zázemí apod.), na sociodemografické parametry (obyvatelstvo a bydlení, rekreace, hospodářské podmínky a sídelní struktura) a ve vztahu k významným trasám a objektům technické infrastruktury.
- Následně projektant zpracoval porovnání variant z hlediska vlivů na **životní prostředí a lidského zdraví**. Při hodnocení variant postupoval dle Metodického doporučení MŽP v následujících krocích: stanovení hodnocených parametrů a jejich váhové ohodnocení, určení velikosti vlivů, určení významnosti (rizika vzniku) vlivů, stanovení bodového hodnocení vlivů, stanovení celkového bodového hodnocení variant a stanovení variant nejvhodnějších z hlediska životního prostředí a lidského zdraví.
- Porovnání variant z hlediska **lidského zdraví** počítal s hodnocením nadlimitních hodnot ukazatelů zdravotního rizika. Závěr však neprokázal zásadní rozdíl mezi jednotlivými variantami, vyjma nižšího přínosu variant S.9.3 a S.9.4. Proto použil výsledky hlukové a rozptylové studie přepočtené na jednotlivé obyvatele, tj. na absolutní hodnotu nárůstu či poklesu zatížení, bez ohledu na limitní hodnotu.
- Každé ze tří zpracovaných porovnání, tj. porovnání z hlediska dopravně-urbanistického, z hlediska životního prostředí a lidského zdraví a z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie, bylo zpracováno jiným způsobem, neboť hodnotí jinou oblast a vychází z jiných podkladů, předpisů či metodik. **Závěr hodnocení je pak průnikem výsledků těchto tří porovnání.**
- Na základě výsledků vzájemného porovnání 15 variant konstatoval projektant, že žádná z nich není ideální (tj. že v jednotlivých dílčích oblastech neobsahuje vždy nejlépe hodnocené řešení). Na podkladě tohoto nového poznání přistoupil projektant k návrhu další, tzv. „**poučené varianty**“, která vychází z nejlépe hodnocených variant D.3 a S.1, v některých dílčích oblastech ale zahrnuje jiné, vhodnější řešení (např. jižní obchvat Rosic). Pro poučenou variantu S.10 provedl projektant dopravní modelování a následně ji vyhodnotil stejným postupem jako ostatní dříve zpracované varianty. Její výsledky porovnal s ostatními variantami a zpracoval ji do celkového závěru územní studie.
- Závěr ÚS JMK projektant **zakočil doporučením nejlépe hodnocených variant pro aktualizaci ZÚR JMK.**

A.5. Pořizování ÚS JMK – Závěry ÚS JMK

Na podkladě analytické a návrhové části ÚS JMK dospěl projektant k následujícím závěrům. Všechny navržené varianty jsou lepší než nulový stav 00-2035, tranzitní doprava je ve vztahu sever–jih minimální, dominantním faktorem je vedení komunikace „43“, segmenty území fungují nezávisle na sobě, silniční varianty „43“ jsou výhodnější než dálniční.

A.5.1. Závěr Hlukové studie

Pokud by mělo být vybíráno mezi dálničními variantami jenom z hlediska hlukové zátěže, mělo by být vybíráno mezi variantou D3 (bystrcká stopa) a D2 (stopa Boskovickou brázdou, upravená optimalizovaná varianta). Pokud by mělo být vybíráno řešení silniční, tak z hlediska hlukové zátěže by mělo být vybíráno mezi variantami S4 (kombinace boskovické a bystrcké stopy), S1 (bystrcká stopa) a S2 (stopa Boskovickou brázdou). Tedy hluková zátěž, bez započtení možných protihlukových opatření, není limitující pro to, zda vybrat stopu bystrckou, či stopu boskovickou brázdou.

Z hlediska hlukové zátěže byly jako doporučované zařazeny následující varianty: S.4, S.1, D.3, D.2, S.2 a následně pak varianta poučená S10.

A.5.2. Závěr Rozptylové studie

Obecně platí, že dominantními zdroji imisního zatížení u škodlivin, u kterých dochází k překračování imisního limitu, jsou dálkový transport a domácí topeniště. Naopak automobilová doprava je významným zdrojem imisního zatížení látkami NO₂ a benzen. Dále lze konstatovat, že realizací jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u jakého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky.

Mezi doporučované varianty zahrnujeme varianty D.2, D.3, D.5, S.2, D.1 a S.3. To jsou varianty, které z hlediska imisní zátěže vykazují největší přínos a následně pak varianta poučená S10.

Celkový závěr hlukové a rozptylové studie

Jakákoliv realizovaná varianta bude výrazným krokem dopředu oproti nerealizaci žádné z navrhovaných variant. **Pokud by měla být realizována některá z dálničních variant, tak z hlediska vlivu na hluk a ovzduší projektanti doporučili realizovat variantu D.2 (bystrcká stopa) anebo D.3 (stopa Boskovickou brázdou, upravená optimalizovaná varianta), protože se nacházejí v průniku obou množin doporučovaných variant.**

Nicméně se přiklonili k názoru, že z hlediska ovzduší, a především hlukové zátěže, je vhodnější navrhnout a dále prosazovat některou ze silničních variant. Průnikem obou množin je varianta **S.2 (kombinace boskovické a bystrcké stopy), nicméně i varianty S.1 (bystrcká stopa) a S.3 (kombinace boskovické a bystrcké stopy) jsou variantami s významným ulehčením stávající imisní a hlukové zátěže.**

A.5.3. Závěr porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického

Hodnocení variant a jejich vzájemné porovnání bylo provedeno z hlediska dopravního inženýrství, urbanismu, technické infrastruktury a sociodemografie.

Dopravně-inženýrského porovnání

Cílem dopravně-inženýrského porovnání bylo porovnání variant z hlediska dopravní účinnosti. Čím vyšší je dopravní účinnost dané varianty v konkrétní lokalitě, tím je varianta výhodnější. Dopravně-inženýrské hodnocení variant bylo založeno na porovnání variant dálniční a silniční sítě ve srovnání s rokem 2035 (nulový stav) bez rozvoje dálniční a silniční sítě.

Řešené území bylo pro potřeby dopravního vyhodnocení rozčleněno na 11 oblastí. Jedná se o oblasti Kuřim, Severozápad, Bystrc, D1-západ, Rosice, Jihozápad, Jih, Jihovýchod, D1-východ, Slatina – Šlapanice – Tuřany a vnitřní město Brno. Při hodnocení byly sledovány dopady budoucí dopravní infrastruktury na dopravní vazby v uvnitř oblasti nebo vliv na dopravní vazby v ostatních oblastech.

Urbanistické porovnání

Byl hodnocen vliv variant na sídelní strukturu z hlediska:

- Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace.
- Posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra osídlení.
- Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí.

Sociodemografické porovnání

Byl hodnocen vliv variant na procesy, které sociodemografickou situaci brněnské aglomerace budou s největší pravděpodobností ovlivňovat do stanoveného časového horizontu 2035. Jsou to:

- pokračující metropolizační procesy (procesy rezidenční a komerční suburbanizace);
- relativně stabilní rozložení pracovních příležitostí mezi Brnem a jeho zázemím;
- stabilní prostorové a hierarchické rozložení obslužných a pracovních center;
- významná spádovost za prací a službami do Brna a související vysoká denní mobilitou obyvatelstva;
- významná spádovost za rekreací a volnočasovým vyžitím do blízkého zázemí Brna.

Porovnání z hlediska technické infrastruktury

Byly hodnoceny střety variant s trasami technické infrastruktury. Byl sledován počet křížení, přičemž technická náročnost každého křížení byla považována za srovnatelnou. Při současné technologické úrovni stavitelství je křížení dopravní a technické infrastruktury řešitelný problém, který nemá výraznější vliv na porovnání variant.

Celkový závěr z hlediska dopravně-urbanistického porovnání

Byly doporučeny tyto varianty:

- D.1 Varianta celkově vykazuje maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno. Pozitivně působí na oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim.
- D.3 Varianta celkově i při absenci JZT vykazuje vysokou pozitivní dopravní účinnost na město Brno. Pozitivně působí na oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Obce Moravany a Ostopovice nejsou obklopeny komunikacemi nadmístního významu (stávající D1 a I/52 a navržená JZT).

- S.1 Varianta celkově vykazuje maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno. Pozitivně působí na oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystřce, zlepšuje lokální napojení území a vytváří podmínky pro usměrnění chování dopravního proudu.

Tzv. optimalizovaná varianta byla v ÚS JMK zařazena do porovnání s označením D.6, a to s drobnou úpravou oproti návrhu Ing. Kalčíka, která však nemohla významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“). Úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům. Varianta D.6 nebyla z hlediska dopravně urbanistického doporučena zejména pro svojí výrazně nižší dopravní účinnost, než mají varianty bystrcké. Tj. v případě variant s bystrckou stopou 43 dochází k mnohatisícovým snížením intenzit dopravy na Svitavské radiále a brněnského VMO. Tato snížení jsou mnohem výraznější než v případě variant s bítýšskou stopou 43. Přestože byla varianta D.6 hodnocena z hlediska životního prostředí a lidského zdraví v kategorii s menšími negativními vlivy a z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie v kategorii „možná varianta“, v celkovém porovnání nedosahovala varianta D.6 úrovně pozitiv jiných variant, a proto nebyla doporučena k prověření v AZÚR JMK.

A.5.4. Závěr porovnání z hlediska životního prostředí a lidského zdraví

Porovnání variant bylo provedeno z hlediska 6 oblastí životního prostředí – A: obyvatelstvo (hluk a emise do ovzduší), B: příroda a krajina, C: povrchové a podzemní vody, D: zemědělská a lesní půda, E: horninové prostředí, F: kulturní a historické hodnoty v území. V těchto oblastech byla stanovena kritéria a parametry hodnocení včetně jejich váhového ohodnocení. Součet vah všech parametrů je 100.

Z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví se varianty liší poměrně málo. Žádná z variant nebyla vyhodnocena jako varianta zcela nerealizovatelná.

Jako varianty s menšími negativními vlivy na složky životního prostředí a lidského zdraví jsou hodnoceny varianty S.9.4, D.5, S.9.3, D.3, D.1, D.6 a S.1, které získaly max. 386 bodů (varianta S.1) a vykazují malé rozdíly (do 13 %) od varianty hodnocené nejlépe (342 bodů).

Ostatní varianty jsou na základě provedeného porovnání hodnoceny jako varianty s většími negativními vlivy na složky životního prostředí a lidské zdraví. Bodové navýšení je zde o 31 % (varianta D.4 – 447 bodů) až 84 % (varianta S.6 – 628 bodů) oproti nejlépe hodnocené variantě (S.9.4 – 342 bodů).

A.5.5. Celkové výsledky ÚS JMK

- Nejlepší varianty jsou průnikem všech tří porovnání. Ve všech třech hodnoceních obstály varianty D.3, S.1 a S.10. Vzhledem k tomu, že v PÚR ČR je pro komunikaci „43“ určen dálniční koridor, byla doporučena pro aktualizaci ZÚR JMK varianta D.3. V době dokončování ÚS JMK se připravovala aktualizace PÚR ČR, která umožní změnu dálniční kategorie „43“ na koridor kapacitní silnice, proto projektant doporučil pro aktualizaci ZÚR JMK i silniční varianty S.1 a S.10.
- Podmínky ochrany před nepříznivými vlivy hluku a imisí aktualizované ZÚR JMK musí pro výslednou variantu obsahovat podmínky ochrany před nepříznivými vlivy hluku a imisí (např. zemní valy,

protihlukové stěny a překrytí), zejména pro úsek komunikace „43“, a to především při průchodu mezi Drásovem a Malhostovicemi, v Kníničkách, v Bystřici a u MÚK Troubsko.

V rámci Aktualizace ZÚR JMK územní studie doporučila v A1 ZÚR JMK prověřit varianty D.3, S.1 a S.10.

Dne 10. 12. 2018 proběhla v prostorách Univerzitního kina Scala prezentace předběžných výsledků pro dotčené orgány, úřady územního plánování, dotčené obce, včetně města Brna a jeho městských částí, prezentovány byly výsledky prací na návrhové části ÚS JMK.

Z hlediska pořizování měly možnost obce, veřejnost i správní úřady nadstandardním způsobem se v průběhu zpracování ÚS JMK se seznamovat a připomínkovat celý dokument.

A.6. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018

„Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, z ledna 2019, byla jako klíčový vstupní podklad využita při zpracování návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále také „návrh Zprávy“). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení a požadavky a podmínky pro zpracování návrhu aktualizace zásad územního rozvoje, včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Projednání návrhu Zprávy bylo zahájeno 16. 1. 2019. V měsíci březnu návrh Zprávy pořizovatel upravil dle výsledků projednání a předložil ho krajské samosprávě ke schválení. **Dne 28. 3. 2019 byl návrh Zprávy schválen usnesením ZJMK č. 1802/19/Z20.** Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 formulovala obsah zadání pro zpracování Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK (dále také jen „A1 ZÚR JMK“).

V souladu se smlouvou o dílo byla Zpráva předána projektantovi, který zahájil práce na zpracování návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

A.7. Projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona

V září 2019 bylo podle § 37 stavebního zákona zahájeno projednávání návrhu A1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území s dotčenými orgány, ministerstvem pro místní rozvoj, sousedními kraji, sousedními zeměmi a veřejností. Společné jednání se konalo 9. 10. 2019. Dokumentace byla vystavena k veřejnému nahlédnutí v elektronické podobě na internetových stránkách Jihomoravského kraje a v listinné podobě na odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Dotčené orgány mohly k dokumentaci uplatnit stanoviska, sousední kraje a veřejnost mohly uplatnit připomínky.

Jihomoravský kraj obdržel dle § 37 odst. 2 a 5 stavebního zákona 14 stanovisek a vyjádření dotčených orgánů. Každé stanovisko dotčeného orgánu bylo písemnou formou vyhodnoceno. V případě potřeby byl návrh vypořádání stanoviska s dotčeným orgánem projednán a dohodnut.

V rámci předběžného projednání proběhla dne 24. října 2019 schůzka MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence se zpracovateli vyhodnocení SEA, kde byly představeny připomínky a požadavky MŽP k vyhodnocení SEA a byla dohodnuta náležitá úprava tohoto vyhodnocení.

Žádost o vydání stanoviska k návrhu A1 ZÚR JMK podle §10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále stanovisko SEA) byla předložena včetně návrhu A1 ZÚR JMK a jeho odůvodnění,

vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území, které obsahovalo upravené vyhodnocení SEA a upravené naturové posouzení, a stanovisek a připomínek podle § 37 odst. 6 stavebního zákona. Úpravy a dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení byly s MŽP konzultovány v rámci předběžného projednání a odsouhlaseny ze strany MŽP ještě před podáním žádosti o vydání stanoviska SEA.

Jihomoravský kraj obdržel dle § 37 odst. 3 stavebního zákona 4 připomínky oprávněných investorů (vlastník, správce nebo provozovatel veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury); připomínky byly písemnou formou vyhodnoceny.

Jihomoravský kraj obdržel dle § 37 odst. 2 stavebního zákona 3 připomínky sousedních krajů; připomínky byly písemnou formou vyhodnoceny.

Jihomoravský kraj obdržel dle § 37 odst. 3 stavebního zákona 771 jednotlivých podání, mezi nimiž byla podání totožná. Po sloučení obsahově totožných podání bylo potřebné vyhodnotit 107 různých podání veřejnosti; připomínky byly písemnou formou vyhodnoceny. Jejich vyhodnocení bylo v anonymizované formě zveřejněno na www.zurka.cz po rozhodnutí zastupitelstva o výběru variant.

V souladu s § 37 odst. 4 stavebního zákona byly Rakousku a Slovensku nabídnuty konzultace. Slovensko ani Rakousko o konzultace nepožádalo.

K návrhu A1 ZÚR JMK uplatnilo ministerstvo pro místní rozvoj jako nadřízený orgán územního plánování stanovisko z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje. Ministerstvo pro místní rozvoj neuplatnilo požadavky vyžadující odstranění nedostatků podle § 37 odst. 8 stavebního zákona a konstatovalo, že je možné zahájit řízení o vydání A1 ZÚR JMK.

Dále uplatnilo ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko k návrhu A1 ZÚR JMK jako koncepci (dále jen „stanovisko SEA“) podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Ve stanovisku SEA stanovilo MŽP požadavky k zajištění minimálních možných dopadů realizace A1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000. Požadavky se týkají:

- koridorů zahrnutých do variantních řešení, kdy při splnění ve stanovisku uvedených podmínek pro územní plánování a využívání území lze s jednotlivými koridory souhlasit (6 požadavků),
- koridorů a ploch bez variantních řešení, kdy při splnění ve stanovisku uvedených podmínek pro územní plánování a využívání území lze s jednotlivými koridory a plochami souhlasit (32 požadavků),
- obecných požadavků na rozhodování a úkolů pro územní plánování (3 požadavky)

Krajský úřad Jihomoravského kraje coby pořizovatel po obdržení stanoviska SEA analyzoval požadavky v něm obsažené a konstatoval, že nemají zásadní dopad do výsledků projednání návrhu A1 ZÚR JMK.

A.7.1. Připomínky k ÚS JMK uplatněné při projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona

Ke společnému jednání o návrhu A1 ZÚR JMK byly obcemi, spolky i některými občany uplatněny připomínky zejména k modelování dopravy, rozptylové studii (RS) a hlukové studii (HS), které byly součástí ÚS JMK. Připomínky opřeli o odborná posouzení. Pořizovatel nechal projektanta ÚS JMK zpracovat reakci na uvedené materiály.

V etapě společného jednání A1 ZÚR JMK bylo také Ministerstvo pro místní rozvoj žádáno o zjednání nápravy v procesu pořizování A1 ZÚR JMK. Ministerstvo konstatovalo, že nemá zákonné zmocnění zkoumat věcné řešení obsažené v územní studii. Územní studie je ve smyslu § 25 stavebního zákona územně plánovací podklad, který ověřuje možnosti a podmínky změn v území. Územní studie, která nemá zákonem stanovený způsob projednání, slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území. Řešení uvedené v územní studii není právně závazné a lze se od tohoto řešení v odůvodněných případech odchýlit.

Podmínky zákonnosti ÚS JMK byly již v minulosti ministerstvem přezkoumány a nebylo shledáno pochybení.

Dále je pak nutno uvést, že v průběhu pořizování zásad územního rozvoje a jejich aktualizací dotčené orgány posuzují a hodnotí vlastní navržené řešení a následně vydávají stanoviska k tomuto řešení (např. § 37 a § 39 stavebního zákona).

Ministerstvo dále konstatovalo, že nemá informace, které by nasvědčovaly tomu, že je třeba vykonat v procesu pořizování návrhu A1 ZÚR JMK stání dozor ve věcech územního plánování a stavebního řádu podle § 171 stavebního zákona.

V souvislosti s projednáváním návrhu A1 ZÚR JMK byly podány **námítky systémové podjatosti**. Námítky systémové podjatosti byly uplatněny proti hejtmanovi kraje a náměstkovi hejtmana pro územní plánování, proti OÚPSŘ KrÚ JMK a proti celému Krajskému úřadu Jihomoravského kraje včetně jeho ředitele. Řešení námítky bylo postoupeno nadřízenému orgánu, tj. Ministerstvu pro místní rozvoj ČR (MMR) a současně Ministerstvu vnitra ČR (MV). KrÚ JMK obdržel od MV sdělení, že podle soudní judikatury nepřichází v úvahu posuzování systémové podjatosti územních samosprávných celků při výkonu jejich samostatné působnosti. Dne 07.11.2019 KrÚ JMK obdržel usnesení MMR, kterým ředitel odboru územního plánování nevyhověl námitce systémové podjatosti ředitele KrÚ JMK. V usnesení se dále uvádí, že MMR není oprávněno posuzovat námitku podjatosti hejtmana a náměstka hejtmana, neboť působnost zastupitelstva kraje spočívající ve schválení nebo neschválení A1 ZÚR JMK je působností samostatnou. Následně ředitel KrÚ JMK posoudil námitku podjatosti vůči vedoucím odborů, kteří se podílí na přípravě A1 ZÚR JMK, a námitce nevyhověl. Následně vedoucí odborů rozhodli o námitce podjatosti těch úředníků, kteří se na A1 ZÚR JMK podílejí, a námitce nevyhověli.

Z důvodu domnělého střetu zájmů byl podán podnět na projektanta k České komoře architektů. Kancelář České komory architektů (ČKA) obdržela **podnět na porušení profesních předpisů** doc. Ing. arch. Jakubem Kynčlem, Ph.D. a jeho společníkem Ing. arch. Jiřím Kneslem. Konkrétně se oba architekti měli dopustit střetu zájmů v souvislosti s prací pro Jihomoravský kraj a současně pro soukromého investora. Stěžovatel se domníval, že realizace developmentu lokality Kuřim – Záhoří, na níž společnost knesl kynčl architekti s.r.o. pracuje se soukromým investorem, je podmíněna realizací jižního obchvatu Kuřimi. Projektant k podanému podnětu České komoře architektů předložil obsáhlé vyjádření, v němž doložil, že ke střetu zájmů nedochází a tvrzení podatele nejsou pravdivá či jsou zavádějící. Pořizovatel byl zpraven mimo jiné o tom, že v podání zmiňovaný development lokality Záhoří se může rozvíjet nezávisle na trasování nové silnice I/43 a severního či jižního obchvatu města Kuřimi. Lokalita Záhoří má v územním plánu Kuřimi stanovené podmínky pro několik etap rozvoje. Projektant k problematice doplnil, že již územní plán sídelního útvaru Kuřim (schválený dne 9. 11. 1998), který nezpracovala společnost knesl kynčl architekti s.r.o., obsahoval lokalitu Záhoří jako lokalitu zastavitelnou, mimo jiné i pro funkci bydlení. Na dnes platném Územním plánu Kuřimi společnost knesl kynčl architekti pracovala mnoho let před prací pro Jihomoravský kraj, lokalitu Záhoří tento územní plán převzal z předchozího územního plánu.

Podání v rámci disciplinárního zjišťování posuzovala Dozorčí rada ČKA, která svým usnesením zastavila disciplinární zjišťování s oběma architekty, protože neshledala, že by architekti při získání a zpracování předmětných zakázek porušili povinnosti, které jim ukládá Profesní a etický řád ČKA. Dozorčí rada ČKA zastavila i obnovené disciplinární zjišťování s oběma architekty na podanou stížnost stejného podatele. Pořizovatel závěrem společného jednání A1 ZÚR JMK konstatoval, že ÚS JMK byla podkladem A1 ZÚR JMK a není její součástí. Připomínky uplatněné k ÚS JMK prostřednictvím návrhu A1 ZÚR JMK pořizovatel prověřil, jak je níže uvedeno. **Uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.**

A.7.2. Reakce projektanta na připomínky uplatněné k ÚS JMK při projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona

Zpracování územní studie a aktualizace zásad územního rozvoje je tvůrčí činností, kterou vykonává projektant mající oprávnění k výkonu činnosti ve smyslu stavebního zákona, tzv. autorizaci.

Pořizovatel nechal zpracovat reakce na připomínky k ÚS JMK přednostně projektanta ÚS JMK, v jehož týmu jsou **odborníci s příslušnou kvalifikací** pro jednotlivé části smluvně zadaných dokumentů. Tito odborníci prošli přísným výběrovým řízením, kde museli svá odborná oprávnění prokázat. V souladu s odst. 1 § 159 stavebního zákona *„Projektant odpovídá za **správnost, celistvost a úplnost** jím zpracované územně plánovací dokumentace, územní studie..., zejména za **respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci**. Je povinen dbát právních předpisů a působit v součinnosti s příslušnými orgány územního plánování a dotčenými orgány.“* Bylo proto zcela regulérní vyzvat projektanta, aby si svou odbornou práci, jejíž kvalitu garantuje, obhájil.

A.7.2.1. Reakce projektanta na „Posouzení akustické části dokumentace ÚS JMK“

Hluková studie (dále také HS) byla zpracovaná pro ÚS JMK, která je jedním z podkladů pro A1 ZÚR JMK. ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Proto na ni nelze aplikovat hodnocení odpovídající požadavkům na dokumentaci pro územní řízení či dokumentaci EIA. Hluková studie proto odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba umístovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR JMK bude následně posuzována v navazujících procesech jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případné hlukové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení a s ohledem na skutečnosti známé v době zpracování.

Stavební zákon v § 36 odst. 3 stanovuje, že *„Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím“*. Z toho důvodu bylo nutné, aby ÚS JMK nevybočila z rámce uvedeného ustanovení. HS pro ÚS JMK z toho důvodu pracovala s koridory, nikoliv s konkrétními stavbami s přesně definovanými parametry, v měřítku 1:50 000 či 1:25 000, bez znalostí konkrétních technických řešení staveb a jejich přesného umístění.

Příprava (nejen) dopravních staveb je v prostředí České republiky rozdělena do několika fází. V každé z těchto fází se postupně zpřesňují informace o plánované stavbě a tím i územně plánovací a projektová dokumentace staveb.

Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí by mělo být v každé fázi prováděné v podrobnosti odpovídající dané fázi územního plánování nebo projektování staveb. Ve fázi územního plánování nejsou známy technické údaje o stavbě, které jsou definovány až ve fázi EIA a DÚR. Ve fázi stavebního povolení, případně v realizační dokumentaci mohou být pak tyto informace ještě dále zpřesňovány. Rovněž Hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK, která předchází tvorbě A1 ZÚR JMK, vychází z podkladů a celkové koncepce ÚS JMK, a proto nedosahuje podrobnosti, které dosahují hlukové studie zpracované pro jiné typy řízení. Zpracování hlukové studie pro tento typ dokumentu jde nad rámec podkladů zpracovávaných pro ZÚR jak v minulých obdobích, tak i v jiných krajích na území České republiky. Proto i pro zpracování takového dokumentu není stanovený žádný metodický pokyn, jak v těchto případech takovouto studii zpracovat.

Podle judikatury NSS není alibistické odkazovat na další fáze územního plánování či na územní řízení a současně zlehčovat význam a reálný dopad zásad územního rozvoje. Je však nutno odpovědně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a samozřejmě také zcela odlišnou míru podrobnosti. Role zásad územního rozvoje coby koncepce vyžaduje celostní pohled na věc a dané území. V průběhu pořizování zásad musí být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu vůbec realizovány (např. i z pohledu, zda v území bude teoreticky možné navrhnout technické opatření ke snížení hlukové zátěže). Při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na hlukovou zátěž v dané oblasti. V hlukové studii byly tyto oblasti jasně definovány a bylo v takovýchto případech uvedeno, jaká opatření by bylo možné v dané lokalitě realizovat. Nejedná se samozřejmě o celkový výčet všech možných opatření. A bude vždy záležet na konkrétním řešení komunikace v daném území, které v současné době není a ani nemůže být známo.

ÚS JMK, vč. HS, byla prezentována obcím, dotčeným orgánům i veřejnosti. Krajský úřad JMK, jako zadavatel ÚS JMK, obdržel ze strany veřejnosti několik vyjádření týkajících se obsahu a způsobu zpracování ÚS JMK a jejich částí. Každé došlé vyjádření bylo zpracovatelem ÚS JMK pečlivě prostudováno a na jednotlivé připomínky bylo reagováno samostatně. Připomínky a vyjádření týkající se části hluku a hlukové studie lze obecně shrnout do několika okruhů. Obecně za důležité připomínky, které je potřeba dovysvětlit, považujeme připomínky týkající se následujících oblastí:

a) použitá metodika výpočtu a zpracování dat, vzdálenostní omezení výpočtu

Hlukové studii je vytýkáno opomenutí některých metodik vydaných pro účely hodnocení hluku. V současnosti v České republice neexistuje metodický pokyn pro zpracování hlukových studií pro institut územních studií. Metodické návody a doporučení, které byly pro oblast hodnocení hluku vydány, se týkají pravidel pro měření hluku, případně hlukového modelování prováděného v rámci jiných stupňů správních řízení a pro jiné účely.

Příkladem je modelování strategických hlukových map, pro jejichž zpracování existuje metodika. Strategické hlukové mapy (SHM) však hodnotí stávající akustickou situaci na základě odlišných postupů a předpokladů. Strategické hlukové mapování nehodnotí výhledové scénáře. SHM pracují pouze se stávajícími komunikacemi.

HS je dále vytýkán způsob zpracování dat, který byl rozdělen do více kroků a použití různého softwarového vybavení. Hluková studie ÚS JMK byla zpracovávána v několika krocích:

- V prvním kroku byl zpracován digitální model terénu, model budov a síť komunikací, které byly z důvodů náročnosti a časových možností připravovány v prostředí GIS.
- Následně pak byla tato data exportována do prostředí software LimA, kde probíhaly veškeré výpočty hluku.
- Výsledky hlukové zátěže v síti bodů vzdálených od sebe 10 m byly z prostředí LimA exportovány zpět do prostředí GIS, kde byly dále zpracovávány. V prostředí GIS byly z hodnot vypočtených hladin akustického tlaku v síti bodů s krokem 10 m interpolovány rastry, které byly výsledným grafickým výstupem HS.

Jakákoliv hluková zátěž klesá exponenciálně v závislosti na zdroji hluku. Proto hluková studie byla počítána v podrobné výpočtové síti v rámci prostředí LimA, a to do vzdálenosti 400 m od zdrojů (daných komunikací). Na základě zkušeností zpracovatele studie a na základě řešerše akustických studií jiných zpracovatelů jsou v naprosté většině od vzdálenosti 400 m od komunikací dodržovány hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku $LA_{eq,16} = 60$ dB v denní době a $LA_{eq,8} = 50$ dB v noční době. Vzdáleností do 400 m byly omezen samotný výpočet hladin akustického tlaku. Model polohopisu a výškopisu byl však zpracován pro kompletní území ÚS JMK a nebyl omezen žádnou vzdáleností od posuzovaných komunikací. Z důvodu výpočetního omezení softwaru LimA bylo rozsáhlé území ÚS JMK rozděleno na několik menších částí, každá část byla spočtena v prostředí LimA s překryvem 200 m, tedy včetně modelovaných komunikací, které přesahovaly do širšího okolí.

Připomínky oponentských posudků týkající se použité metodiky a způsobu zpracování dat by byly opodstatněné u hlukových studií zpracovaných pro konkrétní komunikaci projektovanou v podrobnosti dokumentace pro územní řízení. Pro hlukovou studii ÚS JMK jsou však tyto připomínky nerelevantní.

b) práce s dopravním modelem

HS je vytýkán způsob práce s dopravním modelem, a to zejména stanovení podílu denní a noční dopravy, nárůstových koeficientů pro výhledové období, členění vozidel do kategorií, způsob zadávání rychlosti aj.

Podkladem pro zpracování HS byl dopravní model vytvořený pro potřeby ÚS JMK, který modeluje intenzity dopravy v letech 2020 a 2035 v různých variantách pro 2 kategorie vozidel (LV a TV). Při tvorbě dopravních modelů výhledových vztahů se používaly koeficienty vývoje mezioblastních vztahů. Výpočet byl proveden jako konzervativní odhad z hlediska možných rychlostí na předmětných komunikacích.

Pro rozdělení automobilové dopravy na denní a noční dobu existuje více možností. S ohledem na měřítko a účel ÚS JMK byl využit způsob jednotného podílu noční dopravy pro jednotlivé typy komunikací. HS není zaměřená na vyhodnocení dodržování hygienických limitů hluku, ale porovnává varianty mezi sebou. V hlukové studii uváděné výsledky jsou pro všechny varianty počítané jednotným způsobem. Zvolený způsob stanovení podílu dopravy je v této fázi dostatečný pro porovnání variant. V době, kdy budou zpracovávány hlukové studie pro jednotlivé stavby v rámci EIA anebo DÚR, budou intenzity dopravy a rozložení dopravy na denní a noční dobu, děleny dle v té době platného postupu.

c) validace a nejistota modelu

Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou údaji o akustických výkonech konkrétních zdrojů. Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 2 dB (v textu HS byla omylem uvedena věta „do rozdílu o 0,2 dB“, v doplněné metodice hlukové studie byl tento údaj opraven).

ÚS JMK neměla a ani z principu nemohla mít natolik detailní vstupní údaje, aby výsledky hlukového modelování plně korespondovaly s výsledky akustického měření. V rámci vnitřní kontroly byla proto nulová varianta 00-2020 porovnávána se skutečnými akustickými měřeními (protokol v příloze HS) a hlukovými studiemi i jiných autorů. Srovnány byly hodnoty naměřené v konkrétním bodě měření s hodnotou vypočtenou. Na základě tohoto srovnání byly navrženy úpravy výpočetního modelu, aby vypočtené hodnoty lépe korespondovaly s naměřenými hodnotami. Model byl validován jako celek. Způsob modelování byl u každé varianty totožný.

Řešení zvolené zpracovatelem je považováno za relevantní postup v případě akustického hodnocení v rámci územních studií. Nebyly také využity potencionální možné postupy (i přes skutečnost, že by mohly být obhajitelné), které by snížily vypočtenou hlukovou zátěž. Proto jsou vypočtené hodnoty horním odhadem případné hlukové zátěže.

d) použitá výškopisná data a další data o objektech

HS je výtýkáno nedostatečné rozlišení výškopisných dat, nepřesné údaje o výškách budov a dalších objektech (např. mostní konstrukce aj.).

HS byla zpracovaná v podrobnosti odpovídající územním studiím, které pracují s koridory, nikoliv s konkrétními stavbami s přesně definovanými parametry. ÚS JMK pracuje v měřítku 1:50 000 či 1:25 000, bez znalostí konkrétních technických řešení staveb a jejich přesného umístění.

Vzhledem k rozsahu území, počtu posuzovaných variant a výpočetního omezení výpočtového softwaru LimA byl zvolen kompromis detailu výškopisu. Výškopisné údaje o budovách v celém hodnoceném území byly vypočteny z dat DMR5G a DMP1G. Tam, kde polohopisná a výškopisná data o budovách nebyla známa, byla tato informace manuálně zpracovatelem hlukové studie doplněna. Ostatní objekty (např. mostní konstrukce) byly zohledněny v těch místech, kde to bylo v měřítku a rozsahu studie účelné.

Rozlišení podkladových dat považujeme za standardní a dostačující v rámci přípravy podkladů pro ÚS JMK.

e) absence návrhu technických opatření

Hluková studie byla v jednotlivých variantách modelovaná bez navržených protihlukových opatření (u nových dopravních staveb). Důvodem bylo zachování jednotnosti přístupu ke všem porovnávaným variantám, tak aby případným návrhem technických či technickoorganizačních opatření nedošlo k upřednostnění, případně upozadění některé varianty. Vzhledem k rozsahu nabízejících se možných opatření by navíc ve snaze o jejich zahrnutí vzniklo nekonečně mnoho variant řešení, které by nebylo možné v reálném čase zpracovat. Také je potřeba si uvědomit, že hluková studie byla zpracovaná pro potřeby ÚS JMK. Ta nepracuje s konkrétním technickým návrhem jedné stavby, ale s koridory vymezenými pro umístění staveb do území.

Zvolený postup zpracování HS je s ohledem na rozsah a účel ÚS JMK relevantní.

f) způsob závěrečného porovnání variant mezi sebou a prezentace mapových výstupů

Vyhodnocení návrhových variant probíhalo na základě srovnání aktivních návrhových variant s nulovou variantou 00-2035. Vypočtené hodnoty hlukové zátěže byly přiřazeny k jednotlivým budovám. Rozdíl v hodnotách pak mohl být nulový, plusový anebo minusový. Pokud byl rozdíl minusový, došlo realizací varianty ke snížení hlukové zátěže u konkrétního objektu oproti variantě 00-2035. Pokud byl rozdíl plusový, došlo realizací varianty ke zvýšení hlukové zátěže u konkrétního objektu oproti variantě 00-2035. Pokud byl rozdíl nulový, nedošlo realizací varianty ke změně hlukové zátěže u konkrétního objektu oproti variantě 00-2035. Suma obyvatel žijících v domech s nárůstem či poklesem hlukové zátěže byla hodnotícím kritériem pro výsledné porovnání variant mezi sebou. Počet lidí bydlících v jednotlivých objektech byl stanoven shodným způsobem jako u hodnocení vlivu na lidské zdraví (kap. D ÚS JMK). Na základě spočtené sumy obyvatel byly posuzované varianty z pohledu hluku rozdělené do 3 kategorií – doporučované, možné a nejméně efektivní. Z pohledu hluku nebyla žádná varianta označená jako nedoporučovaná.

Shrnutí

Účelem HS je vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční síti v případě, kdy jsou známy jen koridory možných umístění komunikací bez jejich jasného trasování a bez znalosti konkrétních technických řešení. Pro takovýto typ úkolu neexistuje žádný metodický pokyn, jak takovou studii zpracovat. Je požadavek ZÚR JMK, aby takováto studie byla zpracována před A1 ZÚR JMK. Tomu odpovídá i možný způsob řešení takovéhoho úkolu. Připomínky k hlukové studii se urputně snaží vyvolat dojem řady chyb na straně vstupních údajů, vlastního modelu i interpretace výsledků a to tak, že na předmětnou studii kladou nároky a cíle, které nemá a ani nemohla mít. Zejména požadavky na návrhy konkrétních technických řešení jednotlivých staveb jdou nejenom za hranu možností územního plánování jako takového, ale i za hranu požadavků EIA. Konkrétní technická řešení u dopravních staveb bývají až součástí DÚR, a to ještě bývají zpřesňována ve fázi DSP. Nepochopení rozdílu mezi hlukovou studií pro účely územního plánování a obecně používaných hlukových studií pro jednotlivé stavby se prolíná celým textem připomínek. Způsob zpracování této hlukové studie z důvodu absence metodiky pro studie tohoto rozsahu a účelu vychází z odborné diskuse a ve svém výsledku je zcela dostatečná pro cíl územní studie, tedy vzájemné porovnání jednotlivých variant a jako podklad pro aktualizaci zásad územního rozvoje.

A.7.2.2. Reakce projektanta na „Kritické zhodnocení rozptylové studie k ÚS JMK“

Rozptylová studie

Součástí ÚS JMK byla i rozptylová studie (RS) hodnotící imisní zátěž v řešeném území. Jihomoravský kraj věnuje všem připomínkám velkou pozornost, vnímá velkou důležitost kvality ovzduší pro občany kraje i jejich zdraví a současně všeobecně vnímanou potřebu trvalého průběžného zlepšování kvality ovzduší.

Krajský úřad, jako zadavatel ÚS JMK, obdržel ze strany veřejnosti několik vyjádření týkajících se obsahu a způsobu zpracování ÚS JMK a jejich částí. Každé takové vyjádření bylo zpracovatelským odborným týmem ÚS JMK pečlivě prostudováno a na jednotlivé připomínky bylo reagováno samostatně.

Připomínky a vyjádření týkající se části kvality ovzduší a rozptylové studie lze obecně shrnout do několika okruhů. K připomínkám výše uvedených oblastí lze souhrnně sdělit následující:

a) nesoulad s metodickým pokynem MŽP

Rozptylové studii je vytýkáno, že při jejím zpracování nebyl zohledněn „Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší“, (dále jen „metodický pokyn“) vydaný Ministerstvem životního prostředí ČR (dále také „MŽP“). Metodický pokyn pro vypracování rozptylových studií slouží primárně pro účely vydávání závazného stanoviska k umístění stavby pozemní komunikace podle § 11 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně ovzduší či závazného stanoviska k umístění stacionárního zdroje uvedeného v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší, případně k řízení o změně povolení provozu tohoto zdroje v souladu s § 13 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší.

V případě zpracování rozptylové studie pro jiná řízení či záměry, než je uvedeno výše, je doporučeno se metodickým pokynem řídit, avšak je třeba zohlednit specifika, která mohou tyto záměry a řízení mít (např. podrobnost, měřítko, vstupní data apod.).

Namítaná RS byla zpracována osobou, která je držitelem platné autorizace podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) a při jejím zpracování byl v maximální možné míře uvedený metodický pokyn zohledněn.

Územní studie je koncepčním materiálem, tedy nikoli dokumentací jakéhokoli konkrétního stavebního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Z důvodu absence jakýchkoli metodických doporučení pro jiné druhy správních řízení (např. EIA aj.) a také pro účely územního plánování, není tento metodický pokyn pro zpracování rozptylové studie pro ÚS JMK závazný.

Ve fázi územní studie nemohou být známy všechny potřebné podklady předpokládané metodickým pokynem pro povolování stavby v podrobnosti a detailu, kterou tento metodický pokyn požaduje.

Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v rámci A1 ZÚR JMK se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší. Na rozdíl od rozhodnutí o umístění konkrétní stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší. Posuzování imisních limitů znečištění ovzduší stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi přesně prostřednictvím závazných imisních limitů projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.

I podle judikatury NSS není alibistické odkazovat na další fáze územního plánování či na územní řízení a tím zlehčovat význam a reálný dopad zásad územního rozvoje. Je však nutno odpovědně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a samozřejmě také zcela odlišnou míru podrobnosti. Role zásad územního rozvoje coby koncepce, vyžaduje celostní pohled na věc a dané území. V průběhu pořizování zásad musí být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího imisního zatížení území). Při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru

musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší v dané oblasti.

Připomínky týkající se nedodržení metodického pokynu (např. absence výpočtu imisních příspěvků ve fázi výstavby a rekultivace záměru, návrhu konkrétních kompenzačních opatření aj.) jsou proto neoprávněné. Žádná závazně stanovená speciální metodika pro zpracování rozptylových studií využívaných pro potřeby zpracování zásad územního rozvoje a územních studií v České republice zpracována doposud nebyla.

b) způsob zpracování emisních bilancí a výpočtu emisí z dopravy

RS je vytýkán způsob zpracování emisních bilancí a výpočtu emisí z dopravy. Do výpočtu rozptylové studie byly zahrnuty všechny dostupné relevantní údaje o zdrojích znečišťování ovzduší s uvažovaným významným vlivem na kvalitu ovzduší. Pro účely sestavení emisních bilancí (a následně výpočet imisních příspěvků) byla použita nejnovější data o ovzduší dostupná v době zpracování ÚS JMK. Jedná se zejména o emisní bilanci Českého hydrometeorologického ústavu, který je MŽP pověřený vedením registru emisí a stacionárních zdrojů podle platného zákona o ochraně ovzduší.

Pro výpočet emisí znečištění z automobilové dopravy byl použit program MEFA 13, což je postup v souladu s metodickým pokynem. V souladu s metodickým pokynem byla do výpočtu RS zahrnuta i resuspenze prachu usazeného na vozovce, která činí naprostou většinu celkových emisí prašných částic z dopravy. Pro potřeby výpočtu byly údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých stávajících i navrhovaných komunikacích převzaty z dopravního modelu zpracovaného pro potřeby ÚS JMK a dále s nimi bylo pracováno tak, jak to vyžaduje emisní model MEFA 13 a použitá metodika pro modelování rozptylu znečišťujících látek SYMOS'97. V této části se tedy zpracovatelé RS neodchýlili od metodického pokynu pro zpracování rozptylových studií a uvedená připomínka je tedy irelevantní.

c) koncepce RS (zejména zahrnutí vyhodnocení celkového imisního zatížení území a způsob prezentace výstupů)

RS je vytýkána koncepce, a to zejména zahrnutí vyhodnocení celkového imisního zatížení území a způsob prezentace výstupů. Územní studie musí i podle judikatury NSS obsahovat hodnocení stávajícího stavu dotčeného území i předpokládaného celkového stavu po případné realizaci navrhovaných změn ve využití území, protože se v případě ochrany ovzduší jedná o zcela neopomenutelnou část hodnocení a stejně tak i dlouhodobě předmět řady sporů právě na úseku územního plánování a ochrany ovzduší. Hodnocení celkového imisního zatížení má několik přínosů, např. možnost určení podílů skupin zdrojů na imisním zatížení a možnost dopočtu odvozených imisních charakteristik. Tento přístup je ve stejné podobě použit i ČHMÚ v rámci přípravy aktualizace programů zlepšování kvality ovzduší, kde se také prokazuje, že ani v případě stanic imisního monitoringu umístěných u významných silnic (VMO, Úvoz, Zvonařka, Svatoplukova) není silniční doprava zásadním viníkem zjištěného znečištění ovzduší.

Ve výhledovém období bylo odpovědně uvažováno se zachováním stávajícího objemu emisí z vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší, byť je dovoditelné, že v důsledku modernizace zdrojů znečišťování a aplikace opatření uvedených v zákonu o ochraně ovzduší (programy zlepšování kvality, národní program snižování emisí aj.) dochází k setrvalému poklesu množství emisí vyprodukovaných na národní i krajské úrovni a stejně tak ke zlepšování kvality ovzduší jako celku. Zpracovatelé RS se tak v rámci zvoleného přístupu pohybují na bezpečné straně možné nejistoty.

RS byla zpracovaná pro rozsáhlé území a ve značné podrobnosti, proto obsahuje také velké množství výstupů. Vyhodnocení výstupů modelování imisního zatížení v řešeném území bylo provedeno několika způsoby, které lze rozdělit do 3 základních kategorií – hodnocení imisních příspěvků zdrojů znečišťování ovzduší v celém řešeném území, pro území jednotlivých obcí a hodnocení podílů skupin zdrojů znečišťování ovzduší na imisním zatížení. Při zpracování rozptylové studie bylo strukturování a zařazení výstupů RS provedeno tak, aby byla zjednodušená případná orientace ve výstupech. RS doplňují i grafické výstupy ve formě map (jak řešeného území jako celku, tak jednotlivých obcí), které zobrazují jak mapy celkového imisního zatížení v jednotlivých variantách, tak mapy rozdílů jednotlivých variant oproti variantě tzv. nulového stavu.

V rámci procesu pořizování jakýchkoliv zásad územního rozvoje je třeba posoudit vlivy záměrů na životní prostředí (včetně ovzduší) a závěry z posouzení zohlednit při tvorbě a aktualizaci zásad. Právě zásady územního rozvoje, příp. územní studie, jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření.

Vyčíslení kumulativních vlivů znečištění ovzduší tedy musí být a je obsahem RS (zpracované jako součást ÚS JMK), a to s ohledem na předchozí rozsudky NSS, kde je vysloven jednoznačný požadavek na zohlednění vlivů všech zdrojů, které se mohou společně podílet na celkové úrovni imisní zátěže. Dle této judikatury je pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů v ovzduší třeba nejprve řádně zjistit skutkový stav (slovy zákona současný stav životního prostředí v řešeném území), vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, a vytipovat konkrétní lokality, v nichž by mohly kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit. RS je s tímto požadavkem v souladu.

d) způsob závěrečného porovnání variant mezi sebou a závěru RS

Jedním z cílů ÚS JMK bylo porovnat jednotlivé varianty mezi sebou z různých hledisek. Z pohledu imisní zátěže byl v RS pro každou posuzovanou variantu a každou hodnocenou znečišťující látku samostatně spočten rozdíl imisních příspěvků v dané variantě oproti nulové variantě výhledového roku 2035. Pro každou znečišťující látku byl dále samostatně stanoven počet obyvatel v oblastech, kde dojde k nárůstu, poklesu nebo významnému poklesu (nad 1 % imisního limitu) imisního zatížení. Suma obyvatel, u kterých dojde k uvedené změně imisního zatížení v aktivní variantě oproti variantě nulové u kterékoliv znečišťující látky s dobou průměrování jeden kalendářní rok, byla kritériem pro rozdělení variant do výsledných kategorií za oblast ovzduší. Tato suma obyvatel je součtem, který uvádí celkovou sumu obyvatel s uvedenou změnou imisního zatížení pro všechny znečišťující látky v ovzduší. Tento postup byl zvolen zejména z toho důvodu, že změny imisního zatížení pro jednotlivé znečišťující látky nemají přímou závislost z důvodu jejich rozdílných fyzikálně chemických vlastností. Na základě uvedené sumy obyvatel byly posuzované varianty z pohledu ovzduší rozděleny do 3 kategorií – doporučené, možné a nejméně efektivní. Z pohledu ovzduší nebyla žádná varianta označena jako nedoporučovaná. Konstatování RS, že každá posuzovaná varianta povede k poklesu imisního zatížení z dopravy pro větší skupinu obyvatel, než u které naopak dojde ke zhoršení, je faktem potvrzovaným opakovaně v reálném provozu, kde faktor plynulosti dopravy má zcela zásadní vliv na pokles množství emisí zejména prachových částic. Současně také dobudováním uvažované silniční a dálniční sítě na zájmovém území dojde k přesunu dopravy na tyto nové komunikace a odlehčení stávající přetížené silniční sítě, kde

právě výskyt dopravních kongescí a nevyhovující parametry mají zásadní vliv na množství emisí znečišťujících látek. RS tedy naplnila cíle a zadání.

e) kompenzační opatření

V rámci RS je obecně nutno posoudit vlivy záměrů na kvalitu ovzduší a závěry z posouzení zohlednit při tvorbě zásad územního rozvoje. Z platné judikatury však nijak neplyne, že zásady územního rozvoje nemohou vymezovat záměry (koridory) v území, kde je riziko nadlimitního zatížení. NSS judikuje, že samotné vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší.

Územní studie je v zásadě i rozsahem koncepčním materiálem pro účely územního plánování a rozptylová studie pro ÚS JMK tedy nemohla mít za cíl konkrétní ucelený návrh podrobných kompenzačních opatření. Návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou konkrétní stavbu, tedy nikoli pouhý záměr (koridor), je účelné a fakticky odpovědně možné provádět až ve fázi jejího projektování v podrobnosti minimálně územního rozhodnutí, kdy už jsou známy veškeré technické detaily navrhované stavby. Ve fázi územního plánování (územní studie) nejsou a ani nemohou být známy parametry stavby v takové podrobnosti, aby bylo možné sestavit odpovídající návrh kompenzačních opatření, který by splňoval podmínky stanovené platnou legislativou (zákon o ochraně ovzduší).

V kap. 6.2 rozptylové studie je uveden výčet obcí, kde je uvedeno riziko překročení imisního limitu a pro tato území platí, že realizace dané varianty je v tomto území možná pouze po podrobném zhodnocení stávajícího imisního zatížení v daném čase, imisních příspěvků záměru a případném návrhu kompenzačních opatření. Uvedené obce jsou tedy pouze předběžným orientačním výčtem obcí, kde lze predikovat určité riziko překročení imisních limitů, na kterém se významně podílí automobilová doprava. Vyhodnocení potřeby kompenzačních opatření a jejich případné konkrétní návrhy bude možné stanovit až ve fázi další projekční přípravy staveb.

Kompenzační opatření jsou pak v navazujících stupních řízení uplatňována podle ust. § 11 odst. 5 zákona o ochraně ovzduší. Mohou být investičního i provozního charakteru. Potřeba kompenzačních opatření je poté identifikována a současně je také modelována jejich účinnost v navazující rozptylové studii konkrétní stavby zpracované pro potřeby vydání závazného stanoviska podle ust. § 11 zákona o ochraně ovzduší.

Shrnutí

Účelem RS bylo vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční síti s využitím nejlepšího dostupného způsobu vyhodnocení. Připomínky k RS se urputně snaží vyvolat dojem řady chyb na straně vstupních údajů, vlastního modelu i interpretace výsledků a to tak, že na předmětnou studii kladou nároky a cíle, které nemá a ani nemohla mít. Zejména požadavek na důslednou aplikaci metodického pokynu, který jednak nelze na tento rozsah a způsob hodnocení využít a současně pro tento typ studií ani není určen, dokládá neznalost autorů připomínek. Nesprávné pochopení rozdílu mezi rozptylovou studií pro účely územního plánování a rozptylových studií pro jednotlivé stavby se prolíná celým textem připomínek. Metodika posuzované rozptylové studie z důvodu absence jakékoli metodiky pro studie tohoto rozsahu a účelu vychází z odborné diskuze a ve svém výsledku je zcela dostatečná pro cíl územní studie, tedy vzájemné porovnání jednotlivých variant a jako podklad pro aktualizaci zásad územního rozvoje.

Obecně platí, že dominantními zdroji imisního zatížení u škodlivin, u kterých dochází k překračování imisního limitu, jsou dálkový transport a domácí topeniště. Naopak automobilová doprava je významným zdrojem imisního zatížení látkami NO₂ a benzen. Dále lze konstatovat, že realizaci jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u jakého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky.

A.7.2.3. Reakce projektanta na „Optimalizaci trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim, analýza řešení REV 2016“

Ke zpochybňování úpravy trasy tzv. „optimalizované“ varianty D43 posunutím křižovatky u Čebína, aby vyhovovala požadavkům ČSN projektant uvedl následující.

Tzv. **optimalizovaná varianta byla v ÚS JMK** (s označením D.6) zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou dopravní účinnost (tedy účinnost bítýšské stopy komunikace „43“); ta je ve srovnání s trasou bystrckou výrazně nižší.

Uvedená úprava spočívala v posunu mimoúrovňové křižovatky u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným normovým požadavkům a varianta by v této podobě nemohla být v případě jejího výběru dále sledována – v dalších stupních projektové přípravy by muselo dojít k její změně (umístění a řešení křižovatek, změna šířkového uspořádání), což by mohlo zpětně vést k potřebě změn rozsahu koridorů v ZÚR JMK a z toho vyplývajícím prodlevám při přípravách realizace komunikace.

Posun křižovatky u Čebína zajistil splnění normových požadavků na řešení a vzdálenosti křižovatek a zároveň zajistil vhodné navedení dopravy ze silnice II/385 (obchvat Čebína) přímo na trasu komunikace „43“ s potlačením možnosti pokračovat po dnešní trase II/385 po průtahu přes Kuřim. Z tohoto pohledu je takové umístění křižovatky na komunikaci „43“ optimální, neboť navádí dopravu z II/385 mimo průtah Kuřimi přímo na Brno, resp. D1.

K Analýze souladnosti „Optimalizované verze D43 s ČSN“ se vyjádřili:

- Ing. Tomáš Čoček, **1. náměstek ministra dopravy** s tím, že ministerstvo nepodporuje jakékoliv řešení nově navrhovaných liniových staveb, které by naznačovalo nerespektování platných technických norem;
- **Odbor bezpečnostní politiky** ministerstva vnitra s tím, že nelze přijmout závěry prezentované v dokumentaci Optimalizace trasy, analýza řešení REV 2016;
- **Odbor pozemních komunikací** ministerstva dopravy, podle kterého vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek lze na dálnicích snížit nejméně na 2 km. Splnění požadavku na minimální vzdálenost mimoúrovňových křižovatek však s ohledem na nedostatečnou míru podrobnosti projektu studie Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim nelze objektivně posoudit. Ve věci posouzení návrhu uvedeného v analýze, tj. úseku mezi křižovatkami „MÚK Kuřim-sever“ a „MÚK Kuřim-východ“, lze konstatovat, že se tento návrh jeví z pohledu ČSN 73 6102 jako nevhodný.

Na podkladě shora uvedeného lze tvrdit, že Optimalizovaná trasa R43 ze studie Ing. Kalčíka (2015, 2016) byla porovnávána v rámci ÚS JMK jako varianta D.6. s drobnou úpravou, protože původní technický návrh Ing. Kalčíka neodpovídal současným normovým požadavkům. Výsledky ÚS JMK jsou ve vztahu k D.6 úplné a bez vad.

A.7.2.4. Reakce na připomínky k modelování dopravy

Pořizovatel prověřil, že pro dopravní modelování v ÚS JMK byl využit **Dopravní model JMK**, který byl vytvořen odbornou firmou HBH Projekt, spol. s r.o. v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Dopravní model vznikl i s využitím podkladů TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, který již zohledňuje vývoj silniční dopravy mezi lety 2020 a 2035, a stanovuje tak odhad výhledových intenzit dopravy. Dopravní model JMK je využíván pro potřeby ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic Jihomoravského kraje, KrÚ JMK, SUS JMK a Města Brna (Bkom, a.s.). Všechny tyto instituce ho uznávají jako objektivní podklad pro projektování. Popis metodiky dopravního modelování je součástí zprávy ÚS JMK.

A.8. Výběr variant obsažených v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK

Návrh A1 ZÚR JMK pro společné jednání obsahoval tři variantní oblasti silniční dopravní infrastruktury.

Variantní oblast I: komunikace 43 + Jihozápadní tangenta (JZT)

- Varianta I/1 „dálniční D43“
- Varianta I/2 „silniční I/43“
- Varianta I/3 „silniční I/43 + JZT“

Variantní oblast II: dálnice D1-východ

- Varianta II/1 „zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka“
- Varianta II/2 „zkapacitnění D1 s MÚK Tvarožná“

Variantní oblast III: Slatina/Šlapanice

- Varianta III/1 „jihovýchodní“
- Varianta III/2 „severovýchodní“
- Varianta III/3 „jihozápadní“
- Varianta III/4 „severozápadní“

Pořizovatel vyhodnotil v souladu s § 38 stavebního zákona výsledky projednávání A1 ZÚR JMK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve společném jednání a navrhl Zastupitelstvu Jihomoravského kraje výběr nejvhodnější varianty řešení.

Dne 27. 2. 2020 schválilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje výběr nejvhodnějších variant řešení:

- komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice, a to variantu I/2 „silniční I/43“ (DS40-B, DS41-B);
- dálnice D1-východ, a to variantu II/1 „zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka“ (DS42-A);
- silnic v oblasti Slatina/Šlapanice, a to variantu III/1 „jihovýchodní“ (DS33-A).

Výběr nejvhodnějších variant byl zohledněn při úpravě návrhu A1 ZÚR JMK pro veřejné projednání.

A.9. Projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dle § 39 stavebního zákona

Projektant po výběru variant upravil návrh A1 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále také jen „VVURÚ“) podle pokynů pořizovatele a předal jej pořizovateli k veřejnému projednání.

Do procesu pořizování A1 ZÚR JMK zasáhla pandemie koronaviru SARS-CoV-2 vyhlášená Světovou zdravotnickou organizací a s pandemií související vyhlášení nouzového stavu na celém území ČR, proto krajský úřad v reakci na opatření přijatá v době nouzového stavu odložil vyhlášení termínu veřejného projednání na 7. 5 2020.

V květnu 2020 bylo podle § 39 stavebního zákona zahájeno veřejné projednání návrhu A1 ZÚR JMK a VVURÚ s ministerstvem pro místní rozvoj, dotčenými orgány, obcemi v řešeném území a obcemi sousedícími s tímto územím (dotčenými obcemi), sousedními kraji a veřejností.

Veřejné projednání návrhu A1 ZÚR JMK ohlášené na 9. 6. 2020 se sice konalo v době přímo navazující na dobu nouzového stavu a za trvání pandemie, avšak pořizovatel si byl vědom této skutečnosti a ve veřejné vyhlášce ze dne 7. 5. 2020 přímo zmínil, že konání veřejného projednání se oznamuje „za použití Metodického sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie ze dne 8. 4. 2020 vydaného MMR“, ve kterém je doporučen způsob konání veřejného projednání formou vzdáleného přístupu i pro dobu přímo navazující na dobu platných mimořádných opatření vlády ČR. V souladu s tímto metodickým sdělením se veřejné projednání návrhu A1 ZÚR JMK uskutečnilo formou vzdáleného přístupu, tj. veřejné projednání proběhlo v přímém přenosu na internetových stránkách Jihomoravského kraje. Zvolený způsob zajistil, aby se veřejného projednání mohly účastnit všechny osoby, a to bez ohledu na případná omezení volného pohybu osob v den konání veřejného projednání.

Veřejné projednání bylo rozděleno na dvě rovnocenné části, a to představení vlastní dokumentace a veřejná diskuze k ní. Aktivní účast veřejnosti na diskuzi byla zajištěna možností pokládat dotazy telefonicky na bezplatném telefonním čísle. Telefonní číslo pro kladení dotazů umožňovalo, aby se najednou dovolalo více osob. Pokládání dotazů bylo umožněno po dobu dvou hodin po představení vlastní dokumentace. Přijaté dotazy byly zodpovídaný ústně, průběžně a postupně v návaznosti na čase jejich položení. Pro zajištění možnosti účasti nejširší veřejnosti byla stanovena délka audiozáznamu jednotlivého telefonního hovoru na 3 minuty. Počet dotazů vznesených jednotlivcem či zástupcem veřejnosti nebyl limitován. Jednotlivé dotazy byly ze záznamu přehrány tak, aby se s jejich obsahem i odpověďmi na ně seznámila široká veřejnost.

Pokládání dotazů podle předem jasných pravidel (rovněž zveřejněných veřejnou vyhláškou) se ukázalo jako konstruktivní a vedlo k efektivnímu jednání. Veřejnost využila celé 2 hodiny pro kladení dotazů. Pořizovatel na závěr bloku dotazů ještě vyzýval dotčené osoby, aby volaly své dotazy. Podle analýzy přístupů bylo veřejné projednání sledováno i ze zahraničí. Celkem projednání sledovalo 506 subjektů (ne všichni současně), což je takové množství osob, které překračuje kapacitu standardních jednacích sálů. Domněnka, že telefonní číslo pro pokládání dotazů bude přetížené, se nepotvrdila.

Krajský úřad se pro shora uvedený postup rozhodl, když shledal, že je vyhovující z hlediska prevence možných zdravotních rizik i z hlediska naplnění smyslu a účelu veřejného projednání podle stavebního zákona; naopak případná nečinnost pořizovatele by mohla mít negativní vliv na racionální využívání území a udržitelný rozvoj Jihomoravského kraje. Svůj postup krajský úřad konzultoval se svým nadřízeným orgánem. MMR po posouzení konstatovalo, že postup krajského úřadu splňuje veškeré podmínky, které jsou stanoveny v jeho metodickém sdělení k projednávání územně plánovací dokumentace v době pandemie. V distanční formě vidělo MMR níže uvedené výhody:

- jednání se mohou zúčastnit dotčené osoby ze všech částí kraje (nemusí dojíždět do místa konání veřejného jednání); respektive dotčené osoby, které se mohou připojit na internet (např. z nemocnice, ze zahraničí atd.),
- dotčené orgány (v případě návrhu A1 ZÚR JMK se jedná převážně o ministerstva se sídlem v Praze) mohou sledovat jednání bez nutnosti dopravit se na místo jednání,
- videozáznam z veřejného projednání byl následující den zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup, kdokoli se tedy mohl s průběhem projednání seznámit ex post (tj. mohl se seznámit s položenými otázkami a odpověďmi na ně) a měl několik dalších dnů pro případné zaslání písemných připomínek.

S návrhem A1 ZÚR JMK pro veřejné projednání bylo možné se seznámit od 7. 5. 2020, ke stejnému datu byla uveřejněna i vlastní dokumentace návrhu A1 ZÚR JMK. V souladu s § 39 stavebního zákona byla dokumentace návrhu A1 ZÚR JMK vystavena k veřejnému nahlédnutí v elektronické podobě na internetových stránkách Jihomoravského kraje a v listinné podobě ve zvlášť vyčleněné místnosti v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje na Žerotínově nám. 3 v Brně, včetně zajištění příslušných hygienických opatření (desinfekčního roztoku pro návštěvníky apod.).

Pokud někdo nemá internet, mohl kdykoliv od 7. 5. 2020 navštívit pořizovatele a seznámit se s dokumentací (včetně možnosti konzultovat nejasnosti). Této možnosti využilo cca 10 osob. Ke dni doručení veřejné vyhlášky oznamující veřejné projednání byla uveřejněna na webové stránce Jihomoravského kraje prezentace projektanta, která veřejnost seznamovala s návrhem A1 ZÚR JMK včetně VVURÚ.

Rovněž byla zveřejněna webová aplikace sloužící k vyhledávání informací o záměrech, které se dotýkají konkrétní obce, také s možností vyhledávání konkrétního záměru. Veřejnost se rovněž mohla k návrhu A1 ZÚR JMK vyjádřit prostřednictvím elektronického formuláře. Této možnosti využilo 7 subjektů, z toho 2 obce a 5 občanů. Dotčené orgány a MMR mohly v souladu se stavebním zákonem k dokumentaci uplatnit stanoviska k částem, které byly od společného jednání změněny. Dotčené obce, oprávnění investoři a zástupci veřejnosti mohli podat námitky proti dokumentaci. Veřejnost mohla k dokumentaci uplatnit připomínky. V uvedeném smyslu nebylo pro vyhodnocení rozhodující, zda podatel nazval svoje podání v souladu se stavebním zákonem. Pokud např. obec podala připomínku, byla vyhodnocena jako námitka, pokud spolek podal námitku, byla vyhodnocena jako připomínka.

Ke způsobu provedení veřejného projednání se vyjádřil i veřejný ochránce práv (VOP), který byl osloven spolkem Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s. stížností na pořizovatele A1 ZÚR JMK ve věci souběhu veřejného projednání A1 ZÚR JMK a nového územního plánu města Brna, žádající posunutí termínu veřejného projednání A1 ZÚR JMK.

Na podání VOP reagoval dopisem ze dne 3. 6. 2020 a oznámil, že po posouzení podnětu důvody pro zahájení šetření podle zákona o veřejném ochránci práv neshledal. S ohledem na okolnosti daného případu se rozhodl požádat ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, aby zvážil zrušení oznámeného termínu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a nový termín veřejného projednání stanovil až poté, co skončí lhůta pro podávání námitek a připomínek k návrhu Územního plánu města Brna.

Ředitel ve své odpovědi uvedl, že ombudsmanův náhled na posouzení vznesených námitek spolku byl předmětem pečlivé úvahy krajského úřadu. Při posouzení věci v celém jejím kontextu však krajský úřad neshledal právní ani faktické důvody, které by odůvodňovaly změnu zvoleného

termínu veřejného projednání A1 ZÚR JMK. Po zvážení všech krajským úřadem uváděných skutečností se VOP rozhodl vysvětlit řediteli krajského úřadu ohledně zvoleného termínu a způsobu veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK akceptovat.

VOP argumenty spolku i krajského úřadu posoudil jako zřetele hodné. Závěrem šetření uvedl, že důvody k zahájení šetření v dané věci neshledal a že rozumí tomu, že se krajský úřad z opatrnosti a po konzultaci s ministerstvem pro místní rozvoj rozhodl pouze pro distanční formu veřejného projednání. V průběhu veřejného projednání uplatnily dotčené orgány 10 stanovisek. Každé stanovisko dotčeného orgánu bylo písemnou formou vyhodnoceno, v případě potřeby byl návrh jeho vypořádání s dotčeným orgánem projednán a dohodnut. Konkrétně se jednalo o stanovisko MŽP, kdy bylo potřeba objasnit zohlednění požadavků obsažených ve stanovisku SEA, dopadů úprav návrhu A1 ZÚR JMK do SEA.

Sousední kraje uplatnily 3 vyjádření (bez připomínek). 22 obcí uplatnilo celkem 165 námitek, 23 zástupců veřejnosti uplatnilo celkem 178 námitek. Veřejnost uplatnila připomínky v 651 podáních s celkovým počtem 26 680 připomínek.

Námítky i připomínky se v mnoha podáních doslova nebo s dílčí formulační úpravou opakují. Důvodem byla existence sekce *Jak připomínkovat aktualizaci ZÚR JMK* na webu www.d43.cz. Web nabízel možnost vygenerovat si libovolný počet připomínek ze zásoby 295 „zdrojových“ připomínek. Této možnosti využila většina podatelů, v některých případech celé rodiny nebo i jednotlivý podatel opakovaně. Každé generované podání má jednotlivé připomínky náhodně promíchány, případně doplněny o nějakou navíc. To vysvětluje výše uvedené velké množství námitek/připomínek, často totožného znění.

Obce Jinačovice, Malhostovice, Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Skalička, Troubsko a Všechnovice uplatnily téměř shodná podání, proto z celkového počtu 165 námitek obcí pořizovatel identifikoval pouze 39 námitek obsahově odlišných. Námítky zástupců veřejnosti se také obsahově překrývaly, z celkového počtu 178 námitek zástupců veřejnosti pořizovatel identifikoval pouze 71 námitek obsahově odlišných.

Připomínky veřejnosti podalo 14 spolků a 4 městské části Brna. Ostatní připomínky veřejnosti podalo 752 fyzických osob v 632 podáních (některé fyzické osoby podaly více podání, některá podání byla podepsána více osobami). Samostatnou kapitolou jsou obsáhlá podání týkající se připomínek k ÚS JMK a k jejím tvrzeným vadám. Jedno z podání např. obsahuje 7 801 připomínek, účelově generovaných výpočetní technikou (variace připomínek, opakování některých připomínek, nezpracovatelný font písma).

Pořizovatel všechny jednotlivé připomínky roztřídil tak, aby bylo možné vybrat a následně vyhodnotit každou obsahově odlišnou připomínku pouze jednou. Pořizovatel v 639 podáních identifikoval pouze 245 obsahově odlišných připomínek. U 12 podání, která byla specifická nebo velmi rozsáhlá, postupoval pořizovatel tak, že podání vyhodnotil samostatně.

Věcně námítky/připomínky směřovaly především k vymezení koridorů pro záměr silnice I/43 (DS40 a DS41) a s ní související dopravní záměry. Velké množství mířilo k podkladové ÚS JMK. Pouze několik námitek, resp. připomínek se dotklo jiných záměrů řešených v A1 ZÚR JMK, zejména šlo o záměry: obchvat Slatiny, MÚK Podolí, dálniční odpočívka Zeleňák, přeložka silnice I/23 Rosice – Zakřany, přeložka silnice II/416 Vojkovice — Hrušovany, poldr Chrlice a vypuštění územní rezervy pro záměr VRT ve variantě ŽUB Petrov. Některé námítky, resp. připomínky směřovaly k záměrům v ZÚR JMK, které nejsou Aktualizací č. 1 ZÚR JMK dotčeny.

Každá námitka obce a zástupce veřejnosti a každá připomínka veřejnosti byla písemně vyhodnocena. Přes velké množství námitek a připomínek bude na základě jejich vyhodnocení dokumentace A1 ZÚR JMK projektantem upravena pouze ve dvou dílčích položkách:

- Ve výroku A1 ZÚR JMK u záměru silnice **I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)** a silnice **I/43 Kuřim – Lysice (DS41)** v článku [14] v Úkolech pro územní plánování uvedených pod písmenem g) a i) sjednotit formulaci týkající se požadavku na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření.
- V Odůvodnění A1 ZÚR JMK u záměru silnice **III/15278 Modřice, obchvat (DS52)** na konci pátého odstavce vypustit formulaci „s výhledem na rok 2035, se kterým již prognóza počítá“.

K vyhodnocení připomínek a námitek podaných při veřejném projednání je nezbytné doplnit, že i v této fázi projednání A1 ZÚR JMK byly řešeny námitky systémové podjatosti a riziko střetu zájmů. Mezi vygenerovanými námitkami/připomínkami byly uplatněny i námitky systémové podjatosti nazvané „Námitka systémové podjatosti“ a „Požadavek na postoupení věci ministerstvu pro místní rozvoj ČR a stanovení nepodjatého pořizovatele“. Námitky systémové podjatosti byly podány i samostatně. Tyto námitky byly posouzeny z hlediska jejich skutečného obsahu podle § 37 správního řádu a řešeny samostatnými postupy mimo vlastní proces vyhodnocení připomínek a námitek k A1 ZÚR JMK s výsledkem, že systémová podjatost ředitele i pracovníků krajského úřadu nebyla shledána.

Mezi vygenerovanými námitkami/připomínkami byly uplatněny i námitky upozorňující na riziko střetu zájmů zpracovatele A1 ZÚR JMK. I namítané tvrzení o střetu zájmů jednatele společnosti knesl kynčl architekti s.r.o. bylo vyhodnoceno, že není faktickou námitkou k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK, o níž by bylo příslušné rozhodovat Zastupitelstvo JMK, a bylo rovněž řešeno samostatnými postupy s výsledkem, že střet zájmů nebyl shledán.

A.10. Vyjádření k Územní studii uplatněná ministerstvy

V dubnu 2020 obdržel ministr životního prostředí výzvu k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen „stanovisko SEA“). Jednalo se o podnět k aplikaci postupu podle § 156 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) na stanovisko SEA vydané dne 31. ledna 2020 k návrhu A1 ZÚR JMK dle ustanovení § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“).

MŽP konstatovalo, že v Územní studii bylo při hodnocení a porovnání všech variant z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví postupováno dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Výběr a podoba variant posuzovaných Územní studií byly konzultovány se zástupci samospráv a dotčených orgánů státní správy.

V rámci kompetencí MŽP v procesu posuzování vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen „proces SEA“) bylo řádně prostudováno vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen „vyhodnocení SEA“) a shledáno v souladu se všemi složkovými zákony, které má Ministerstvo životního prostředí v kompetenci. Skutečnost, že zpracovatelé vyhodnocení SEA využili výsledků Územní studie, nelze považovat za nezákonný postup. Zpracování Územní studie, na jejímž základě bude zpracováno vyhodnocení SEA, bylo jedním z požadavků stanoviska SEA k ZÚR JMK. Pořizovatel A1 ZÚR JMK naplnil tento požadavek stanoviska SEA k ZÚR JMK. Také ustanovení §10b odst.

3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí připouští při posuzování koncepce využití údajů z jiného posuzování. O rozporu se stanoviskem SEA by bylo naopak možné mluvit v opačném případě, tedy pokud by výsledky Územní studie nebyly využity při zpracování vyhodnocení SEA.

MŽP dále uvedlo, že si je plně vědomo důležitosti procesu SEA v případě A1 ZÚR JMK a v rámci svých kompetencí důsledně sleduje cíl procesu SEA, tedy minimalizovat případné významné negativní vlivy koncepce na životní prostředí a lidské zdraví. MŽP vydalo stanovisko SEA s požadavky, kterými budou zajištěny minimální možné dopady realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. V rámci těchto požadavků je mj. u všech potenciálně problematických koridorů kladen důraz na vymezení těchto koridorů s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření a na snížení imisních příspěvků komunikací a s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikací a dále také na zajištění územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření při průchodu těchto komunikací dotčenými obcemi.

MŽP provedlo posouzení zaslaného podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.

V etapě veřejného projednání A1 ZÚR JMK bylo opětovně kontaktováno Ministerstvo pro místní rozvoj k provedení výkonu státního dozoru nad KrÚ JMK, včetně návrhu na postup podle § 30 stavebního zákona a návrhu na vyvození důsledků z porušení § 159 stavebního zákona. Ministerstvo konstatovalo, že v dané věci nejsou splněny zákonem stanovené podmínky pro postup podle § 171 stavebního zákona.

Opětovně konstatovalo, že: „Územní studie je ve smyslu § 25 stavebního zákona územně plánovací podklad, který ověřuje možnosti a podmínky změn v území. Územní studie, která nemá zákonem stanovený způsob projednání, slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území. Řešení uvedené v územní studii není právně závazné a lze se od tohoto řešení v odůvodněných případech odchýlit. Z žádného právního předpisu nevyplyvá, že by nezahrnutí některé varianty nebo použití nepřesných nebo neúplných údajů činilo územní studii nezákonnou.

Územní studie je nezávazný podklad, a Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen „KÚ JMK“) nemá zákonnou povinnost územní studii například opravovat, upravovat nebo jinak měnit. Územní studie je nepřezkoumatelná správním orgánem i soudní mocí (viz např. usnesení Krajského soudu v Ostravě č.j. 22 A87/2019 ze dne 12.3.2020).“.

Podmínky zákonnosti ÚS JMK byly již v minulosti ministerstvem přezkoumány a nebylo shledáno pochybení.

K uvedenému je potřebné doplnit, že i když pořizovatel nemá zákonnou povinnost opravovat územní studii, Krajský úřad reagoval na podněty upozorňující na chyby v rozptylových a hlukových studiích. Nechal projektanty prověřit rozptylové a hlukové studie a chyby v nich opravit. Je nezbytné upozornit, že chyby vznikly zejména při exportu mapových výstupů. Nejednalo se o chyby ve výpočtech a neměly tedy vliv na porovnání variant.

A.11. Reakce projektanta a pořizovatele na připomínky uplatněné k ÚS JMK při projednání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK dle § 39 stavebního zákona

A.11.1. Reakce projektanta na „Dodatek posouzení akustické části dokumentace ÚS JMK“

Dodatek akustického posudku, s nímž se projektant vypořádal, jak je uvedeno v části A.7.2.1., obsahuje několik hlavních bodů, které autor využil k poukázání na nedostatky hlukové studie ÚS JMK a na základě kterých vyčísluje celkovou chybu výpočtů provedených v hlukové studii ÚS JMK. Účelem ÚS JMK a HS je porovnat varianty koridorů nadřazené dálniční a silniční síť mezi sebou, nikoliv hodnotit konkrétní vedení komunikací projektované v podrobnosti dokumentace pro územní řízení a EIA, příp. hodnotit dopady stávajících staveb na hlukovou zátěž obyvatelstva ve srovnání s limitními hodnotami. Akustický posudek klade na ÚS JMK nároky, které odpovídají podrobnosti dokumentace pro územní řízení a EIA, jednotlivé připomínky posudku pak z těchto nároků vycházejí. Dodatek akustického posudku pouze navazuje na původní akustický posudek, jehož některé připomínky více rozvádí a zdůvodňuje.

a) vliv nastavení dosahu zdrojů na výpočtem stanovenou úroveň hluku

Dodatek akustického posudku poukazuje na rozdíly výstupů hlukového modelování v závislosti na nastavení výpočtu.

Výpočet hlukové studie ÚS JMK byl proveden v programu LimA, který obsahuje nástroje potřebné pro výpočet šíření hluku v prostředí. Výpočtový program LimA umožňuje uživateli nastavit velké množství parametrů, které nastavují nebo omezují proces samotného výpočtu. Mezi parametry pro optimalizaci výpočtu patří i tzv. Fetching radius (parametr dosahu zdroje).

Fetching radius byl zvolen přiměřený k účelu akustického posouzení, resp. porovnání koridorů pro varianty dopravních záměrů v ÚS JMK odpovídající podrobnosti řešení zásad územního rozvoje. Zvolený Fetching radius odpovídá podrobnosti účelu, pro který bylo akustického posouzení vytvořeno. Nastavení modelu lze ověřit srovnáním vypočtených hodnot s hodnotami akustických hladin hluku naměřených ve vybraných výpočtových bodech. Při zpracování hlukové studie ÚS JMK byla nulová varianta 00-2020 v rámci vnitřní kontroly porovnávána se skutečnými měřeními (protokol v příloze HS) a hlukovými studiemi i jiných autorů. Z těchto porovnání vyplývalo, že celý model je obecně postaven na vyšší výsledky hlukové zátěže, než je skutečnost.

ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Ve fázi zpracování územní studie není známo přesné umístění ani technické řešení plánovaných staveb. Hluková studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena.

b) vliv nastavení podílu intenzit dopravy v noční době

Dodatek akustického posudku kritizuje způsob stanovení podílu intenzit dopravy v noční době použitý v hlukové studii ÚS JMK.

Podíl intenzity dopravy v noční době je jedním z parametrů ovlivňujících vypočtenou hodnotu ekvivalentní hladiny akustického tlaku. Možností, jak rozdělit automobilovou dopravu na denní a noční dobu je více. Jednou z možností je postup uvedený v dokumentu „Manuál 2011“ (RNDr. Miloš Liberko, Ing. Libor Ládyš) nebo dokumentu TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání)“. Dále je pak možné rozdělit automobilovou dopravu podle intenzit dopravy pro hlukové

a emisní výpočty dle sčítání dopravy ŘSD či stanovení jednotného podílu noční dopravy na všech kategoriích komunikací. S ohledem na měřítko a účel ÚS JMK byl využit posledně jmenovaný způsob.

Cílem hlukové studie ÚS JMK bylo vzájemné porovnání navrhovaných variantních řešení nadřazené dálniční a silniční sítě v řešeném území. Studie neprokazuje dodržování limitních hodnot u chráněného venkovního prostoru staveb, nýbrž srovnává varianty. V hlukové studii uváděné výsledky jsou pro všechny varianty počítané jednotným způsobem, podíl intenzity dopravy v noční době byl pro všechny porovnávány varianty uvažován stejným způsobem. Pro účel ÚS JMK, tj. porovnání variant mezi sebou, je zvolený postup považovaný za dostačující.

Poznámka: Použití jiného způsobu stanovení podílu intenzit dopravy v noční době (např. způsob navrhovaný v dodatku akustického posudku) je rovněž možný. Pro splnění cíle hlukové studie ÚS JMK by však bylo nutné použít tento způsob stanovení podílu noční dopravy ve všech variantách stejně tak, aby bylo možné varianty vzájemně porovnat.

c) vliv vrstevnic a překážek na šíření hluku

Dodatek akustického posudku poukazuje na vliv vrstevnic a překážek v šíření hluku zadávaných do hlukového modelu na vypočtené hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku.

Modely šíření hluku v prostoru jsou závislé na vstupních parametrech definujících zdroje hluku a na vstupních parametrech popisujících daný prostor. Mezi ně se nejčastěji řadí údaje o terénu (reliéf terénu) a překážkách v šíření hluku (polohopis a výška budov, protihlukových stěn apod.).

ČÚZK v současné době spravuje a poskytuje několik výškopisných datových sad rozdílné úrovně podrobnosti a přesnosti výškopisu pro celou Českou republiku. Pro účely výpočtu hlukové studie ÚS JMK byly použity hlavní, zesílené a doplňkové vrstevnice Základní mapy České republiky 1: 10 000 (zdroj dat ČÚZK). Použití jiných výškopisných dat může mít v některých bodech za následek mírnou změnu vypočtených akustických tlaků.

Údaje o polohopisu budov použité ve výpočtu HS byly rovněž získány z dostupných dat ČÚZK. Pro potřeby HS byla data o objektech revidována podle ortofotomapy ČÚZK. Údaje o výškách budov byly získány odečtem DMR 5G a DMP 1G z dat ČÚZK (budovy, kterým nebyla přidělena výška na základě rozdílového rastru, byly označeny výškou 8 metrů, což je běžná výška rodinných domů). Údaje o protihlukových stěnách byly získány vlastním terénním průzkumem prováděným pro účely zpracování hlukové studie ÚS JMK. V datech o polohopisu a výškopisu budov a protihlukových stěn se mohou vyskytovat drobné chyby (např. nepřesně zadaná výška objektu, délka protihlukové stěny apod.).

Účelem HS je vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě. Pro všechny posuzované varianty vstupovaly do výpočtového modelu shodná vstupní data se shodnými atributy (výjimkou je samotný dopravní model dané varianty). Výškopis, stavební objekty (budovy i stávající protihlukové stěny) byly zadány pro všechny varianty shodně. Vliv těchto vstupů je tedy ve všech variantách totožný a možné ojedinělé nepřesnosti nemají vliv na výsledné vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě. Závěrečný výstup hlukové studie ÚS JMK tedy není touto skutečností ovlivněn.

d) srovnání výstupů hlukové studie ÚS JMK se Strategickými hlukovými mapami

Dodatek akustického posudku srovnává výsledky hlukové studie ÚS MK s výstupy strategického hlukového mapování.

V současnosti v České republice neexistuje metodický pokyn pro zpracování hlukových studií pro územní studie, které jsou podkladem pro zásady územního rozvoje. Pro účely výpočtu akustické zátěže v hlukové studii ÚS JMK byla zvolena metodika, která je popsána v textu samotné HS a dále v doplňujícím textu Metodiky. Metoda a způsob výpočtu HS byla zvolena pro podrobnost odpovídající danému stupni územního plánování, kdy jsou hodnoceny komunikace umístěné v koridorech bez konkrétního technického řešení staveb.

Pro výpočet hlukové studie ÚS JMK byly použity ukazatele hlukové zátěže $L_{Aeq,16h}$ (ekvivalentní hladina akustického tlaku pro celou denní dobu) a $L_{Aeq,8h}$ (ekvivalentní hladina akustického tlaku pro celou noční dobu). Jedná se o ukazatele definované v Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.). V prostředí České republiky jsou to nejčastěji využívané ukazatele pro hodnocení hlukové zátěže obyvatelstva. Současně jsou pro takto stanovené ukazatele (tj. $L_{Aeq,16h}$ a $L_{Aeq,8h}$) legislativou ČR stanoveny i hygienické limity hluku pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích.

Strategické hlukové mapy (dále jen „SHM“) se pořizují na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Strategické hlukové mapy hodnotí stávající situaci v okolí hlavních pozemních komunikací, a to přesně stanovenou metodikou. Účel strategického hlukového mapování je zjištění úrovně hluku ve venkovním prostředí ze stávajících zdrojů hluku. Do výpočtu SHM nejsou zahrnovány nově projektované zdroje hluku, SHM neslouží k porovnání variantních řešení plánovaných záměrů. Výsledky modelového výpočtu jsou závislé na vstupních parametrech a nastavení modelu (viz předchozí kapitoly). Ne všechny tyto údaje jsou pro strategické hlukové mapování známy, a proto lze předpokládat, že nastavení modelu výpočtu SHM není zcela totožné s nastavením modelu výpočtu hlukové studie ÚS JMK. Jako příklad rozdílných vstupních parametrů lze uvést rozdíl ve stanovení podílu noční dopravy z celkové intenzity dopravy za 24 hodin.

Hodnotícím ukazatelem v SHM je ukazatel L_{dvn} a L_n , které nejsou totožné, a tedy ani přímo porovnatelné s ukazateli $L_{Aeq,16h}$ a $L_{Aeq,8h}$ použitými v hlukové studii ÚS JMK. Ukazatel L_{dvn} (hlukový indikátor pro celkové obtěžování hlukem používaný v SHM) je definován výpočtem vztahem z ekvivalentních hladin akustického vztahu vypočtených pro denní (L_d), večerní (L_v) a noční dobu (L_n). Ukazatele hlukové zátěže používané v SHM (tj. L_{dvn} , L_d , L_v a L_n) jsou definované příslušnou evropskou směrnicí, vč. tzv. mezních hodnot. Strategické hlukové mapy tedy využívají hlukové ukazatele, které podle své definice nejsou shodné s hlukovými ukazateli $L_{Aeq,16h}$ a $L_{Aeq,8h}$ (běžně využívanými v prostředí České republiky a definovanými v nařízená vlády ČR), a proto ani mezní hodnoty pro hlukové ukazatele SHM nejsou hygienickými limity hluku podle legislativy ČR.

V odborných publikacích lze najít vztahy pro přibližný přepočít L_{dvn} (používaný v SHM) a $L_{Aeq,16h}$ (používaný v hlukové studii ÚS JMK a pro stanovení hygienickým limitů hluku v ČR). Jedná se však pouze o orientační určení vztahu mezi odvozenými veličinami, nikoliv o přesně stanovenou závislost (např. v dodatku akustického posudku je uveden vztah odhadu úrovně ukazatele $L_{Aeq,16h} \approx L_{dvn} - 2,5$ dB). Vyčíslování rozdílů mezi výstupy hlukové studie ÚS JMK a SHM na základě odhadu vztahu mezi parametry L_{dvn} a $L_{Aeq,16h}$ je zatížené značnou chybou, kterou dodatek akustického posudku nezohledňuje. Chyba stanovená porovnáním výpočtu hlukové studie ÚS JMK s výpočty SHM 2017, uvedená v dodatku akustického posudku, je pouze odhadem, a nikoliv přesně vyčíslenou hodnotou, protože vznikla porovnáním dvou výpočtových modelů zpracovaných rozdílnou metodikou pro rozdílné ukazatele hlukové zátěže a pouze na základě přibližného vztahu mezi těmito ukazateli.

Shrnutí

Účelem HS je vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční síť v případě, kdy jsou známy jen koridory možných komunikací bez jejich přesného prostorového umístění a bez znalosti konkrétních technických řešení. Dodatek akustického posudku vyčísluje rozdíly mezi ekvivalentními hladinami akustických tlaků vypočtených v hlukové studii ÚS JMK a ekvivalentními hladinami akustických tlaků, které by byly vypočteny při použití odlišných vstupních dat nebo při rozdílném nastavení parametrů výpočtového modelu. Způsob výpočtu hlukové studie ÚS JMK, nastavení výpočtového modelu a vstupní data (s výjimkou dat o dopravních intenzitách) byly shodné pro všechny varianty porovnávané v ÚS JMK. Na hlukovou studii zpracovanou jako součást ÚS JMK nelze klást nároky, které přísluší až hlukovým studiím zpracovaným pro navazující stupně projektové přípravy, kdy jsou známa přesná technická řešení, včetně prostorového umístění záměrů v území, anebo na studie, které hodnotí pouze hluk ze stávajících zdrojů. ÚS JMK i HS je zpracovaná s odpovídající mírou podrobnosti. Způsob zpracování HS je s ohledem na účel ÚS JMK, tj. vzájemné porovnání jednotlivých variant, považován za dostatečný.

A.11.2. Reakce na „Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů“

A.10.2.1. Reakce projektanta na „Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů“

Projektant se vypořádal jednotlivě s dílčími závěry autorky vyjádření následovně:

„Dílčí závěr 1:“

Využití údajů z veřejně neprojednaného dokumentu, kterým je ze zákona územní studie, nemůže v posuzování koncepce proběhnout tak, že se pouze odkáže na obsah tohoto dokumentu, ale vlastní hodnocení musí být obsaženo v samotném návrhu koncepce, tedy v daném případě v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Současně podle § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., musí být, a to i při rušení variantních územních rezerv, posouzeny všechny varianty, tedy jak „obchvat města Brna“, tak „průtah města Brna“.

V dílčím závěru se autorka mylí. ÚS JMK byla sice podkladem pro A1 ZÚR JMK, avšak ÚS JMK nebyla **podkladem pro Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (SEA). SEA hodnotilo předloženou A1 ZÚR JMK samostatně a bylo zpracováno dle platných zákonů a při respektování zásad Metodického pokynu MŽP zcela nezávisle na způsobu porovnání variant v ÚS JMK.** Porovnání variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví obsažené v ÚS JMK nelze zaměňovat s Vyhodnocením vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (SEA).

Z § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., vyplývá, že **mají být hodnoceny všechny varianty koncepce.** Koncepcí je tímto zákonem míněna územně plánovací dokumentace, tj. i aktualizace zásad územního rozvoje. Varianty posuzované v rámci koncepce (v A1 ZÚR JMK) byly dány Zprávou o uplatňování. Všechny varianty uvedené ve Zprávě o uplatňování a následně navržené v A1 ZÚR JMK byly posouzeny ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí (SEA).

„Dílčí závěr 2:“

Vyhodnocení favorizované subvarianty S.10 v porovnání s jinými subvariantami schází.

Při další přípravě jednotlivých částí uvedeného dopravního řešení (územní plány obcí, ale zejména při projektovém posouzení (EIA) při přípravě dílčích úseků uvedených liniových staveb lze předpokládat, že bude neustále zpochybňován veřejností výběr nejvhodnější varianty.

Proto z hlediska procesu posouzení je nezbytné, aby základní krok posuzování variant řešení byl projednán veřejně tak, aby bylo veřejnosti zřejmé, která složka vlivu znamenala konečný výběr vymezeného dopravního řešení a veřejnost se mohla ke konečnému řešení vyjádřit.

V dílčím závěru se autorka mylí. **Varianta S.10 (poučená) byla v dodatku ÚS JMK vyhodnocena ve stejném rozsahu jako všech předešlých 15 variant.**

S upozorněním autorky, že „při přípravě dílčích úseků uvedených liniových staveb lze předpokládat, že bude neustále zpochybňován veřejností výběr nejvhodnější varianty“ nelze nesouhlasit. Zpochybňování vybraných variant ze strany příznivců vyřazených variant je běžnou součástí chování demokratické společnosti.

Autorka se obává, že výběr variant nebyl proveden za účasti veřejnosti. Výběr variant, které byly prověřovány v A1 ZÚR JMK, však byl proveden na základě doporučení ÚS JMK ve Zprávě o uplatňování, která byla veřejně projednána a schválena Zastupitelstvem Jihomoravského kraje. Připomínky veřejnosti k počtu variant byly podávány při projednání návrhu Zprávy o uplatňování. Doporučení ÚS JMK byla v tu chvíli již známa. **Do Zprávy o uplatňování byly Zastupitelstvem Jihomoravského kraje vloženy tři varianty, které byly následně prověřovány v A1 ZÚR JMK a hodnoceny prostřednictvím SEA.**

„Dílčí závěr 3:“

Postup hodnocení vlivů na životní prostředí v územní studii se nejeví být postupem hodnocení ZÚR dle Věstníku MŽP 02/2015. Je zjevné, že zpracovatelé územní studie zvolili vlastní metodiku.

S konstatováním autorky, že „zpracovatelé územní studie zvolili vlastní metodiku“ lze souhlasit jen částečně. **Územní studie řešila a prověřila vybrané problémy v území dle § 30 stavebního zákona, z toho důvodu posouzení variant v ÚS JMK z hlediska vlivů na životní prostředí nebylo provedeno striktně dle Metodiky MŽP (dle Věstníku MŽP 02/2015), avšak dle jejich zásad, přičemž metoda byla s MŽP konzultována.** Vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí dle Metodiky MŽP je totiž ministerstvem životního prostředí požadováno v případě posuzování PÚR ČR a ZÚR, nikoliv v případě posuzování územní studie. Porovnání variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví v územní studii bylo provedeno dle zásad uvedených v Metodice MŽP.

„Dílčí závěr 4:“

V Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK nelze bez dalšího vycházet z podkladů, k nimž byla uplatněna takto zásadně kritická odborná oponentní hodnocení. Pokud se pořizovatel i přes tato vysoce kritická oponentní hodnocení rozhodl vycházet z hlukové a rozptylové studie, které jsou přílohou předmětné územní studie, měl doložit jiný podklad či podklady, v nichž by odborně způsobilá osoba či osoby, odlišné od zpracovatelů hlukové a rozptylové studie, kritiku obsaženou v oponentních hodnoceních vyvrátily.

V dílčím závěru se autorka mylí. **Žádná z připomínek vzešlá k ÚS JMK ani k A1 ZÚR JMK nebyla takového charakteru, aby zavdávala pochyby k výběru variant a k postupu projednání.** Závěry oponentních posouzení byly vyvráceny. **Dotčené orgány v rámci projednávání A1 ZÚR JMK dosavadní postup schválily.**

„Dílčí závěr 5:“

Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK ruší územní rezervy pro obchvat města Brna, ale neobsahuje odůvodnění, na základě jakého posouzení vlivů tak činí, a vybírá pouze variantu průtahu města Brna.

V dílčím závěru se autorka mylí, když považuje za chybu, že v rámci A1 ZÚR JMK nejsou posouzeny územní rezervy pro „obchvat“ města Brna (z kontextu je možno se domnívat, že obchvatem autorka míní variantu procházející přes Veverskou Bítýšku). Územní rezervy se přitom dle § 36 dost. 1 stavebního zákona z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzují.

„Dílčí závěr 6:“

K tomu je třeba uvést, že hledisko vlivu na lidské zdraví úzce souvisí a vychází z vlivu hlukové a emisní zátěže. Zpracovatel hodnocení vlivů na lidské zdraví vždy vychází z těchto dokumentů a toto hodnocení je ve skutečnosti duplicitní.

V dílčím závěru se autorka mylí. **Hodnocení vlivů na lidské zdraví sice odráží rozptylovou (RS) a hlukovou studii (HS) ÚS JMK, ale jen jejich část, a to počty obyvatel ovlivněných určitou úrovní zátěže (převedenou na zdravotní účinky). Výstupy RS a HS ale obsahují i další informace, které bylo nutno vzít v úvahu, např. rozsah nutných protihlukových opatření.** Z tohoto důvodu bylo nutno pracovat jak s výstupy kvantitativní analýzy (v jejímž rámci byla data z hodnocení zdraví začleněna do hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví), tak i se samostatnými výstupy RS a HS, aby nedošlo k potlačení části informace.

Shrnutí projektanta k obsahu předloženého vyjádření zní:

1. Se závěrem autorky, že každá z vymezených variant má své klady a zápory, lze souhlasit.
2. S tvrzením autorky, že nelze jednoznačně vymezit tu nejvhodnější variantu, je možné souhlasit při znalosti výsledku ÚS JMK, která doporučila varianty tři, nikoliv jednu.
3. V rámci hodnocení A1 ZÚR JMK (SEA) nebyla hluková a emisní zátěž hodnocena duplicitně.
4. Závěry oponentních posouzení byly vyvráceny. Dotčené orgány v rámci projednávání A1 ZÚR JMK dosavadní postup schválily.
5. Výběr variant, které byly prověřovány v A1 ZÚR JMK, byl dán veřejně projednanou a Zastupitelstvem Jihomoravského kraje schválenou Zprávou o uplatňování ZÚR JMK. Prověření všech možností vedení komunikace 43 (tedy i těch pro něž byly vymezeny v platné ZÚR JMK územní rezervy) bylo provedeno v ÚS JMK, z nichž vzešly tři doporučené varianty. Toto doporučení bylo akceptováno ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. V tuto chvíli neexistuje racionální důvod, proč by měly být posouzeny v A1 ZÚR JMK varianty, které v ÚS JMK nebyly označeny jako „doporučené“.

A.10.2.2. Reakce pořizovatele na „Vyjádření k aspektu vyhodnocení vlivů“

Pořizovatel na tomto místě doplňuje reakci projektanta. Pokud se autorka vyjádření domnívá, že předmětem posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území v dokumentaci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK měly

být všechny myslitelné (známé) varianty trasování komunikace 43, nemůže se s takovým požadavkem pořizovatel ztotožnit z následujících důvodů.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je speciálním typem posuzování ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., jak předmětný zákon uvádí v ustanovení § 10i. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesestává toliko ze samotného ex ante posouzení vlivů koncepce na životní prostředí, nýbrž požaduje posouzení z hlediska ostatních pilířů udržitelného rozvoje. Jinými slovy, právní úprava posuzování vlivů na životní prostředí požaduje posouzení smysluplných variant, ale v kombinaci s požadavkem udržitelného rozvoje podle stavebního zákona nelze do posuzování zapojit takové varianty řešení, které vykazují zásadní nedostatky v naplňování ostatních dvou pilířů udržitelného rozvoje – sociálního a ekonomického. V případě koridoru komunikace 43 v A1 ZÚR JMK je z hlediska udržitelného rozvoje neakceptovatelná trasa koridoru komunikace 43 v tzv. Boskovické brázdě (bítýšské stopě), kterou označuje autorka jako obchvat Brna.

V podrobném územně plánovacím podkladu, kterým je ÚS JMK bylo modelováním dopravy prokázáno, že trasa koridoru komunikace 43 v bítýšské stopě neplní ve srovnání s ostatními trasami dostatečně základní účel vymezení, kterým je převedení zásadního podílu dopravy, viz shora A.5.3. Tato varianta nebyla z hlediska dopravně urbanistického doporučena zejména pro svoji výrazně nižší dopravní účinnost, než mají varianty bystrcké. V případě variant s bystrckou stopou koridoru komunikace 43 dochází k mnohatisícovým snížením intenzit dopravy na Svitavské radiále a brněnském VMO. Tato snížení jsou mnohem výraznější, než v případě variant s bítýšskou stopou koridoru komunikace 43. Přestože byla varianta D.6 hodnocena z hlediska životního prostředí a lidského zdraví v kategorii s menšími negativními vlivy a z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie v kategorii „možná varianta“, v celkovém porovnání nedosahovala varianta D.6 úrovně pozitiv jiných variant, a proto nebyla doporučena k prověření v A1 ZÚR JMK. Součástí výběru variant přitom zůstalo, že žádná z prověřovaných variant při posouzení podrobnějším, než náleží ZÚR, ale rozsahu menším, než náleží dokumentaci územního řízení, v ÚS JMK nebyla shledána z hlediska životního prostředí jako neakceptovatelná, tj. nebyla z výběru vyřazena.

Projektant územní studie při svém doporučení variant v ÚS JMK a pořizovatel následně při svém doporučení nejvhodnějších variant ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK museli vycházet i z jiných kritérií než kritéria ochrany životního prostředí. Územní studie další kritéria hodnocení a následného výběru obsahovala, čímž bylo umožněno komplexní posouzení prověřovaných variant, včetně jejich přínosu pro řešení silniční dopravy v Jihomoravském kraji (dopravní účinnost). V případě ÚS JMK byly varianty posouzeny s dostatkem dat a byly vyhodnoceny primárně z hlediska smyslu řešení, tzn. z hlediska naplnění dopravní účinnosti. O dopravní potřebnosti doplnění stávající komunikační sítě svědčí nepříznivý odhad vývoje v tzv. nulové variantě 00-2035. Až následně bylo vyhodnoceno, zda koridory jsou či nejsou v kolizi se zájmy ochrany životního prostředí. Největší škodu na životním prostředí by totiž napáchalo takové řešení, které by nebylo potřebné, případně by jeho dopravní účinnost byla natolik nízká, že by náklady ekonomické, sociální a životního prostředí na jeho realizaci přesahovaly jeho přínosy.

Jinými slovy, když právní úprava posuzování vlivů na životní prostředí požaduje posouzení smysluplných variant, cílí na situace, kdy je podrobně studována, a tedy i prosazována pouze jedna varianta, a to za tím účelem, aby byly rozptýleny pochybnosti o možné lepší alternativě (z hlediska životního prostředí), tedy teprve v posouzení koncepce jsou podrobněji prostudovány alternativy pomyslných odpůrců. Situace pořizovatele při přípravě Zprávy o uplatňování ZÚR JMK byla zcela zásadně odlišná. Pořizovatel měl k dispozici podrobnou územní studii, v níž byly všechny doposud

navrhované varianty a mnoho dalších jejich variant podrobeny podrobnému zkoumání ve stejném čase a do stejné hloubky (na stejných datových sadách). Pořizovateli se prostřednictvím ÚS JMK podařilo získat vzájemně srovnatelné údaje o jednotlivých variantách. S ohledem na rozsah poznání (podrobnější než potřebný pro SEA v A1 ZÚR JMK) nebylo možné aplikovat kritéria ochrany životního prostředí jako vylučující pro jednotlivé varianty. Jinými slovy, ač mohla být SEA rozšířena o myslitelné varianty trasy koridoru 43, není dobře možné předpokládat z ní jinou informaci, než že i tyto ostatní případně posouzené varianty by byly z hlediska životního prostředí akceptovatelné a z hlediska územního plánování proveditelné. Nicméně, z hlediska odůvodnitelnosti samotného zásahu do stávajícího stavu v území bylo nezbytné uvažovat ostatní kritéria a posouzené varianty vychází zejména z účinnosti jejich řešení v modelování účinnosti budoucí doplněné silniční sítě.

Shora uvedené lze shrnout tak, že bez dalšího nejvíce poškodí životní prostředí varianta koncepce či její části, která nebude plnit účel (důvod), pro nějž byla přijímána. Pokud tedy existuje trasování koridoru dopravy, který doplňuje stávající síť a které současně vykazuje výrazně nižší míru účinnosti než jiné zvažované trasování, nelze neúčinnou trasu vnímat jako smysluplnou, protože není důvodné ji posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí. To je případ trasy koridoru komunikace 43 v tzv. Boskovické brázdě (bítýšské stopě).

K tomu lze dodat, že územní rezervy se z územně plánovací dokumentace odstraňují na základě prověření, které předpokládají. Prověření nemusí být a zpravidla není prováděno v územně plánovací dokumentaci, ale v územně plánovacích podkladech a jiných podkladech.

A.11.3. Reakce projektanta na připomínky k modelování dopravy

V návaznosti na předchozí reakci pořizovatele uvedenou v části A.7.4. podal projektant ke připomínkám týkajícím se modelování dopravy pořizovateli následující vyjádření.

A.10.3.1 Sčítání „chyb“ dopravního modelu

Základem modelování individuální dopravy je stanovení co nejvíce skutečnosti odpovídajících mezioblastních vztahů. Těmito vstupními mezioblastními vztahy se pak zatěžuje ověřená komunikační síť v modelu. Následně se vypočtené hodnoty zatížení úseků postupnými iteracemi uvádějí do souladu se skutečným zatížením úseků. Neprovádí se manuální zásahy do vypočtených hodnot u jednotlivých úseků.

V případě, že model i po provedení odpovídajícího počtu iterací (zde se jednalo o 10 iteračních kroků) vykazuje významnější odchylku od kalibračního vstupu – což mimochodem není příklad Svitavské radiály, viz dále – mohou být důvody následující:

- model nepostihuje přesně určité lokální mezioblastní vztahy. Typickým příkladem může být nějaká nestandardní, avšak obyvateli využívaná „zkratka“, nebo se může jednat o nějaký nepostižený / nepostihnutelný cíl lokální dopravy, případně vliv nezahrnutých dopravních opatření apod.
- model (zcela logicky) reprezentuje pouze vybranou síť komunikací, v reálné situaci ovšem část dopravy probíhá i po ulicích, v modelu neobsažených. Významnou roli mohou hrát i detaily komunikační sítě modelem nepostižitelné, jako je např. řešení jednotlivých mimoúrovňových křižovatek
- nelze zanedbávat ani potenciální odchylku podkladového sčítání proti reálnému stavu – data ze sčítání dopravy jsou často generalizovaná (jedna hodnota pro víc mezikřižovatkových úseků,

v realitě se ovšem doprava mezi nimi mění), v případě Celostátního sčítání dopravy jsou průměrovaná z několika krátkodobých měření, atd. Model, postihující chování individuální dopravy na základě mezioblastních vztahů, pak může reálnou situaci reprezentovat i lépe než sčítání (zvláště tam, kde je ve sčítání uvedena jen jedna hodnota pro dlouhý úsek)

Jednotlivým prvkem všech výše uvedených příčin je skutečnost, že se jedná o „funkční“ vazby, které ovlivňují dopravní model vždy shodně, bez ohledu na to, zda je do něj vložena určitá komunikace v té či oné variantě. Myšlenkový postup, prezentovaný Ing. Škarvadou by znamenal, že model generuje intenzity dopravy náhodně a pouze je přibližuje do úrovně 10 % oproti sčítaným hodnotám. Pak by skutečně byla odchylka modelu od sčítání rozložena rovnoměrně (resp. náhodně) „na obě strany“. Tak tomu ale v žádném případě není.

Výše popsaná úvaha Ing. Škarvady jde zcela proti logice a principům dopravního modelování.

Případné rozdíly mezi modelem a sčítáním (resp. kalibračním stavem, viz níže) vždy odrážejí nějaký působící faktor, jak je výše vyjmenováno, a tento faktor působí shodně ve všech variantách výpočtu. Pokud bychom si vypomohli obdobnou myšlenkovou konstrukcí – s důrazným upozorněním, že se jedná o silné zjednodušení – tak:

- máme-li komunikaci, na níž byla vypočtena intenzita dopravy 3000 vozidel za den, nicméně v kalibračním stavu (nejedná se přímo o sčítání, viz níže) je zde 3300 vozidel. „Skutečná“ (resp. kalibrační) hodnota je tedy o 10 % nad úrovní modelového výpočtu.
- následně jsou modelovány varianty. Ve variantě A bylo vypočteno 4000 vozidel za den. „Skutečná“ hodnota tedy dle provedené kalibrace může být o něco vyšší. Pokud bychom uvažovali zvýšení o 10 % (jedná se o zjednodušení, ve skutečnosti je určení odchylky složitější), tak by zde mohlo být až 4400 vozidel.
- ve variantě B bylo vypočteno 5000 vozidel a stejným postupem se můžeme dostat k hodnotě 5500 vozidel.
- rozdíl modelovaných hodnot činí 1000 vozidel, při započtení nejistot může činit 1100 vozidel.

Rozdíl mezi modelovým a kalibračním stavem je zde dán nějakým konkrétním vlivem, který působí na nárůst intenzity dopravy oproti modelovému předpokladu. V žádném případě nemůže nastat situace, v níž by tento vliv působil v jedné variantě na nárůst hodnot a v jiné variantě na jejich pokles, to je z principu nesmyslné tvrzení. Vliv faktoru, způsobujícího odchylku modelované hodnoty od kalibračního stavu, je vždy ve všech variantách shodný, resp. působí stejným směrem.

A.10.3.2 Vysvětlení údaje o „10% odchylce“ modelovaných a skutečných hodnot

Jak bylo výše uvedeno, vypočtené hodnoty zatížení úseků se postupnými iteracemi uvádějí do souladu se „skutečným“ zatížením úseků dle kalibračního stavu, viz níže, kalibrace se provedla na požadovanou shodu 10 %. U naprosté většiny úseků bylo této shody dosaženo, v některých případech však nikoliv, z důvodů uvedených výše. V daném případě bylo provedeno 10 iterací. Obecně platí, že není vhodné provádět iterace do nekonečna, neboť tak může dojít k velmi násilné deformaci vstupních mezioblastních vztahů.

Z následné analýzy pak vyplynulo (a ostatně jde i o obecně známý fakt), že model vykazuje vyšší procentuelní shodu s kalibračním stavem na komunikacích s vyšší intenzitou dopravy. Naopak větší procentuelně vyjádřenou odchylku lze zaznamenat na komunikacích nižších tříd s malou intenzitou. To je dáno prostou skutečností, že výše popsané faktory, které přesnost modelu ovlivňují, jsou pouze

částečně spojeny relativní vazbou s konkrétní komunikací, částečně jde o vlivy ve smyslu absolutní změny (dané např. nezahrnutým cílem dopravy). Jinými slovy – opět s velmi výrazným zjednodušením – lze říci, že činí-li odchylka 300 vozidel, jedná se o 10 % u komunikace s intenzitou 3000 voz/den, avšak 1 % u silnice s intenzitou 30 tis. voz/den.

V konkrétním případě Svitavské radiály, které se týká předmětná prezentace Ing. Škarvady, platí následující hodnoty intenzity dopravy (RPDI – ročního průměru denních intenzit):

- Celostátní sčítání dopravy 2016: 37 328 vozidel za 24 hodin
- Model 2016: 37 700 vozidel za 24 hodin
- rozdíl: 372 voz/den, tzn. 0,997 % sčítané hodnoty

Na konkrétním úseku Svitavské radiály tedy činí relativní odchylka modelu od sčítání méně než 1 %, což je mimochodem výrazně méně, než je uváděná přesnost odvozených hodnot RPDI vlastního celostátního sčítání. Připomínka Ing. Škarvady je tedy zcela irelevantní i z tohoto hlediska.

A.10.3.3 Určení modelových a sčítaných hodnot stavu 2016

V podání Ing. Škarvada dále operuje s hodnotami, označenými jako 00-2016, kde porovnává tyto hodnoty s výsledky sčítání (CSD, BKOM) a na tomto srovnání dokládá nesprávnost modelového výpočtu. Hodnoty 00-2016 odvodil z hodnot 00-2020, uvedených v ÚS JMK, pomocí přepočtových koeficientů.

Tento přepočet je však zatížen zásadní chybou a je proto nesprávný a nepoužitelný. V modelu pro rok 2020 jsou totiž v souladu se zadáním zahrnuty nové dopravní stavby, které mají platné územní rozhodnutí či stavební povolení a jsou v realizaci či těsně před jejím začátkem. Seznam těchto staveb byl v průběhu zpracování Územní studie odsouhlasen s Ministerstvem dopravy (resp. ŘSD ČR), Jihomoravským krajem a městem Brnem jako jejich hlavními investory. V blízkém okolí prezentované lokality se typicky jedná např. o obchvat Čebína a Hradčan.

Jedná se o metodicky správný postup při posuzování jakýchkoli podkladů pro územně-plánovací dokumentaci. Z hlediska ÚPD jsou totiž všechny stavby, které již mají územní rozhodnutí či stavební povolení, považovány za „stav“, tzn. ÚPD je již nevymezuje jako záměr. Zde je nutno připomenout účel modelování stavu 00-2020. Jedná se o základní stav, z něhož lze odvodit vývoj do roku 2035 buď při zachování silniční sítě v daném rozsahu beze změny (ovšem logicky s tím, že to co už je povoleno, se i postaví), nebo dojde k dalšímu rozvoji silniční sítě dle jednotlivých variant. Jeho účelem tedy nebyl popis současného stavu, tím méně stavu r. 2016.

Ke kalibraci modelu sloužil modelový výpočet pro rok 2016 při použití rozsahu silniční sítě, reálně odpovídajícího danému roku.

Na straně sčítání pak byl vstupem kalibrační stav, vzniklý syntézou výsledků Celostátního sčítání 2016 a podkladů BKOM. Zde je nutno upozornit, že zejména v prostoru města Brna a jeho blízkého okolí se nejedná v žádném případě o triviální úlohu. Zatímco údaje v CSD reprezentují RPDI odvozené z šesti krátkodobých sčítání dopravy provedených v roce 2016, údaje BKOM udávají intenzity na úsecích zjištěné v pracovních dnech. Každoročně zpracováváný pentlogram tak ukazuje zatížení úseků zjištěných ze sčítání křižovatek v průběhu posledních cca 5 let. Výsledky CSD 2016 byly na území města Brna částečně ovlivněny i některými dopravními omezeními v průběhu sčítání. Na některých úsecích se pak hodnoty RPDI odvozené ze sčítání BKOM výrazně liší od údajů CSD 2016, zatímco v některých jiných jsou prakticky shodné. Samotný návrh skutečného zatížení úseků pro následnou kalibraci je proto značně náročný a musí být velmi zodpovědně zpracován – což také byl.

Lze tedy konstatovat, že nejen nelze odvozovat stav r. 2016 z modelu pro rok 2020 (zde je chyba zásadní), ale často nelze ani bez dalšího podrobného rozboru přebírat údaje z jednoho či druhého sčítání dopravy. Odvození „skutečného stavu“, k němuž se model vztahuje, představuje samostatnou, odborně náročnou úlohu.

A.11.4.Opravy ÚS JMK, 2. etapy a jejího dodatku – errata

Projektant na podkladě zjištění pořizovatele provedl opravu některých tiskových výstupů 2. etapy ÚS JMK a pořizovateli k tomu sdělil následující.

A.10.4.1.

Součástí ÚS JMK, 2. etapy byly hlukové studie hodnotící hlukovou zátěž v řešeném území. Tyto hlukové studie jsou rozsáhlými dokumenty obsahujícími tisíce tabulek a grafických příloh (map). V průběhu jejich zpracování byla prováděná kontrola výstupních textů, tabulek a příloh. I přes průběžnou kontrolu se v předané dokumentaci objevily drobné chyby, nepřesnosti a nejasnosti. Jedná se převážně o textové a grafické chyby.

Žádné z nalezených chyb a nepřesností nejsou takového charakteru, aby mohly mít vliv na celkový závěr HS. Vady grafických výstupů jsou chybami vznikajícími při vykreslení a exportu mapových výstupů, tj. nejedná se o chybu výpočtu akustické zátěže modelované softwarem LimA. Výsledky a závěry uváděné v hlukové studii nebyly vyvozovány z grafických výstupů, nýbrž z výpočtů akustické zátěže modelované softwarem LimA. Chyby, které se v grafických výstupech objevily, tak nesnižují vypovídací schopnost studie či její relevantnost.

A.10.4.2.

Součástí ÚS JMK, 2. etapy byla rozptylová studie (RS) hodnotící imisní zátěž v řešeném území. Tato rozptylová studie je rozsáhlým dokumentem členěným do několika částí s celkem 6 přílohami. V průběhu zpracování rozptylových studií byla prováděná průběžná kontrola textů, tabulek a příloh. I přes průběžnou kontrolu se v předané dokumentaci objevily drobné chyby a nepřesnosti. Jedná se převážně o textové a grafické chyby.

Chyby, které se ve výstupech RS objevily, nesnižují vypovídací schopnost studie či její relevantnost. Jedná se o „tiskové“ chyby, které nemají žádný vliv na výsledky a závěrečné porovnání variant. Při provedení množství pracovních kroků mohou vznikat chyby při kopírování a formátování dat z pracovních souborů následně vkládaných do tabulek a textových částí rozptylové studie. Pracovní soubory obsahující „surová“ data (ve kterých byly prováděné analýzy a ze kterých byly vyvozeny výsledky) byly rovněž zkontrolovány a opravované chyby neobsahovaly.

A.11.5.Reakce projektanta na posudek Ing. arch. Hadlače

Následující text je reakcí projektanta na „Znalecký posudek č. 3/2020 ve věci hodnocení variant dálniční a silniční sítě z hlediska urbanistického, které bylo zpracováno v „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ a následně zahrnuto do Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016–12/2018 schválené usnesením Zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 28. 03. 2019“, který zpracoval Ing. arch. Michal Hadlač k datu 12. 6. 2020 pro Spokojené Díly, z.s.

Znalecký posudek má 28 stran, z toho 6 stran obsahuje samotné posouzení (kap. 2 Posudek). Prvních 18 stran je věnováno úvodu a tzv. nálezů obsahujícímu popis posuzovaných dokumentů. Posudek je doplněn čtyřmi přílohami – kopiemi schémat variant D.3, D.6 a S.10 z územní studie a výřezem hlavního výkresu Územního plánu Kuřim s komentářem autora.

Kapitola 2 posudku je strukturována do těchto podkapitol, ke kterým jsou vztaženy jednotlivé reakce:

- 2.1 Celkové posouzení
- 2.1.1 Komplexnost navržených variant
- 2.1.2 Použitá kritéria
- 2.1.3 Vzájemné srovnání variant
- 2.1.4 Výsledky hodnocení z hlediska urbanistického
- 2.1.5 Vztah ke zprávě o uplatňování ZÚR JMK a k jejich aktualizaci č. 1
- 2.2 Odpovědi na otázky
- 2.3 Závěr

Ad kap. 2.1.1 (Komplexnost navržených variant)

Autor posudku vyslovuje názor, že „územní rezerva RDS36 pro severní obchvat nebyla ve studii prověřena, především s propojením s „německou“ variantou vedení dálnice (kapacitní silnice) 43 (...)“.

Uvedené je potřeba uvést na pravou míru:

- Spojením prvků dálniční a silniční sítě nulových stavů 00-2020 a 00-2035, invariantních návrhových prvků komunikační sítě, a kombinací variantních návrhových prvků komunikační sítě vznikly v průběhu analytické části ÚS JMK ucelené soubory dopravních řešení – tzv. varianty uspořádání dálniční a silniční sítě. Vzhledem k množství variantních návrhových prvků existuje velké množství jejich kombinací, které byly v průběhu zpracování územní studie v několika krocích redukovány na výsledných 15 variant. Ty zastupují všechny uvažované a logicky využitelné trasy a reprezentují tak všechna řešení potřebná pro vyhodnocení dopravní situace v řešeném území.
- Možnost spojení severního obchvatu s tzv. německou stopou komunikace 43 byla hodnocena jako jednoznačně nejhorší kombinace variant 43 a variant obchvatů města Kuřimi, protože ve směru od Brna na Tišnov značně zvyšuje riziko zachování tranzitu přes vlastní Kuřim (na rozdíl od jižního obchvatu). Z hlediska trasování byla varianta totožná s variantami, které obsahovaly optimalizovanou trasu 43 a severní obchvat Kuřimi, avšak bez rizika tranzitu přes Kuřim.
- Analytická část s předloženými 15 variantami byla prezentována a předložena obcím v řešeném území (včetně brněnských městských částí) a dotčeným orgánům a byla jim nabídnuta možnost se k předložené analytické části ÚS JMK vyjádřit. Po připomínkách zástupců samospráv a dotčených orgánů byla jedna varianta vypuštěna a jedna nová doplněna. Ostatní varianty byly drobně upraveny. Počet posuzovaných variant tak zůstal na čísle patnáct.
- Územní rezerva RDS36 (severní obchvat Kuřimi) byla v ÚS JMK hodnocena. Východní část koridoru územní rezervy byla součástí podrobně vyhodnocených variant.
- Trasa komunikace vedená koridorem územní rezervy RDS36 (severní obchvat Kuřimi) byla v rámci ÚS JMK podrobně prověřována ve variantách D.5, D.6, S.5, S.6 a S.9.4., tedy v 5 ze 15, respektive 16 variant (poslední varianta S.10 byla doplněna v závěru ÚS JMK jako tzv. poučená).

- V závěru ÚS JMK, se kterým se v kap. G.4.1. odůvodnění A1 ZÚR JMK ztotožňuje, je řečeno, že „při realizaci severního obchvatu města Kuřimi je účinnost nižší a bylo by nutno realizovat dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě městem, což by omezovalo místní dopravu“. Ke koridoru RDS36 se váže věta z téže kapitoly „obě varianty obchvatu lze na prověřované stopy „43“ napojit s tím, že některé kombinace jsou dopravně možné, ale vzhledem ke sledovaným urbanistickým vazbám problematické. Kritické je vedení tzv. optimalizované stopy severního úseku „43“ a jižního obchvatu Kuřimi, protože město uzavírá mezi dvě komunikace nadřazeného systému“.

Ad kap. 2.1.2 (Použitá kritéria)

Autor posudku vyslovuje názor, že „pouhá tři hlediska (...) nemohou dostatečně obsáhnout urbanistické aspekty vlivu navrhovaných komunikací v okolí Brna“. Urbanistické parametry použité v ÚS JMK byly:

- Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace
- Posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra osídlení
- Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

Z hlediska prvního parametru vyslovuje autor názor, že „je nutné si uvědomit, že původně zamýšlená dálnice Vídeň–Wroclav měla především zajistit spojení dvou částí Třetí říše (...). Vedení dálnice v žádném případě nekopírovalo radiální systém (...). Proto zůstává otázkou, proč je nyní po nové dálnici (kapacitní silnici) vyžadován její vztah k radiální urbanistické struktuře (...)“.

Uvedené je potřebné uvést na pravou míru:

- Tzv. Hitlerova dálnice byla myšlena jako transteritoriální komunikace, která měla spojoval dvě části Třetí říše (potud je projektant ve shodě s autorem posudku). Vazby na urbanistickou strukturu moravské metropole byly tehdy vedlejší. Ke komunikaci 43 je však nutné v současné době přistupovat jinak – je nutné ji jednoznačně považovat za aglomerační komunikaci s přesahem na spojení JMK se severními oblastmi České republiky.
- Komunikace 43 řeší primárně aglomerační vazby, protože hlavní dopravní zátěž brněnské aglomerace je vytvářena přepravními vazbami uvnitř tohoto regionu. Tranzit z oblastí a do oblastí mimo tento region je minoritní. Přepravní vazby v brněnské aglomeraci jsou vytvářeny na základě historicky vzniklých radiálních vazeb na dominantní město Brno, a je proto výrazně přirozenější a tudíž vhodnější, aby se nové vazby tomuto systému co nejvíce přizpůsobily. Proto je zcela zásadní porovnávat varianty možného vedení 43 vzhledem k radiální urbanistické struktuře brněnské aglomerace. Proto byly varianty v ÚS JMK porovnány na základě podmínky: „čím více varianta odpovídá shora uvedenému historickému vývoji, resp. má větší potenciál podporovat a rozvíjet zavedený systém (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější“.
- Současně uvažovanou komunikaci 43 nelze pro potřeby hodnocení ztotožňovat s tzv. Hitlerovou dálnicí (i když by bylo jejich trasování shodné), protože jejich potřebnost vychází z odlišných účelů (potřeba aglomeračních vazeb vs. potřeba transteritoriálního spojení).

Z hlediska druhého parametru chybí autorovi vysvětlení „proč má nová kapacitní silnice podporovat radiální vazby směrem do Brna, když tuto funkci již plní historicky vzniklé radiální komunikace“.

Uvedené je potřebné uvést na pravou míru:

Otázka autora posudku je obdobná jako v případě prvního urbanistického parametru, proto i odpověď je obdobná. Stručně řečeno – přepravní vazby v brněnské aglomeraci jsou vytvářeny na základě historicky vzniklých radiálních vazeb na dominantní město Brno, a je proto výrazně přirozenější a tudíž vhodnější, aby se nové vazby tomuto systému co nejvíce přizpůsobily (podrobněji viz výše). Přitom je nutné podotknout, že tento parametr hodnotí posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra v okolí Brna.

Z hlediska třetího parametru chybí autorovi zhodnocení prostoru Brněnské přehrady.

Uvedené je potřebné uvést na pravou míru:

Jedním z hodnotících kritérií ÚS JMK je porovnání vlivů posuzovaných variant na „Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí“. Oblast Brněnské přehrady je zahrnuta do rámce tzv. rekreačního zázemí brněnské aglomerace č. 4 – Trnovka a Omická vrchovina (Podkomorské lesy), kam z hlediska geomorfologického členění náleží. Studie nehodnotí vliv komunikačních variant na jedno konkrétní rekreační zázemí, nýbrž porovnává vliv komunikačních variant na deset nejdůležitějších rekreačních oblastí v řešeném území. Jejich vymezení vychází z „Územní studie sídelní struktury Jihomoravského kraje“, kde jsou vymezena území s vysokou hodnotou přírodního prostředí a rekreačním potenciálem.

Autor posudku vyslovuje názor, že „*pouhá tři hlediska (...) nemohou dostatečně obsáhnout urbanistické aspekty vlivu navrhovaných komunikací v okolí Brna*“. Své přesvědčení staví na počtu parametrů, které byly z hlediska urbanistického využity k porovnání variant: „*Pouhá tři kritéria se jeví jako nedostatečná*“. Autor posudku navrhuje jako příklad čtvrtého parametru hledisko míry zásahu do urbanistické struktury sídel.

K tomu je vhodné uvést následující komentář:

- Metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů je uvedena v kap. C.2.2. (Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického): Z hlediska vlivů variant na oblast urbanismu byly zohledněny ty stavy či existující procesy v území, které jsou relevantní vzhledem k měřítku a významnosti navrhovaných variant dálniční a silniční sítě v řešeném území. To znamená, že jsou brány v potaz takové jevy, na které může mít dálniční a silniční síť zásadní vliv a které jsou relevantní z hlediska porovnávání variant mezi sebou. Potud lze považovat urbanistické parametry za kompletní, respektive poskytující objektivní vhled na území.
- Autor domnělou nedostatečnost urbanistického posouzení staví pouze na počtu hodnotících kritérií. Z posudku pouze plyne autorova domněnka, že tři kritéria jsou málo. Jedinou výjimkou je uvedení potenciálně čtvrtého hodnotícího kritéria. Autor posudku neuvádí, zda takto rozšířený výčet parametrů považuje za kompletní či nikoliv. Lze konstatovat, že autorem posudku vyjádřený názor o absenci objektivních ukazatelů je pouhou jeho proklamací bez konkrétního vysvětlení, co za komplexní soubor objektivních ukazatelů považuje. Není z posudku patrné, jestli autorem navrhované doplnění ukazatelů o „hledisko míry zásahu do urbanistické struktury“ by splňovalo jeho představu o komplexním hodnocení, anebo je tento ukazatel pouze jedním náhodně vybraným příkladem možného doplnění. Ve druhém případě pak není opět zcela jasné, co autor považuje za komplexní výčet urbanistických parametrů, a proto nelze na toto konstatování odpovědně reagovat.

- Územní studie řešila a prověřila vybrané problémy v území dle § 30 stavebního zákona, z toho důvodu pro posouzení variant v ÚS JMK byla zvolena vlastní metodika, individuálně přizpůsobena cíli řešení a měřítku území. Posudek je proveden pouze na oblast Kuřimska, což je limitujícím prvkem posudku. Územím sice prochází důležitá část variantních řešení, rozloha tohoto území k rozloze celého řešeného území ÚS JMK je však minoritní, a tudíž i způsob posuzování by pravděpodobně odpovídal menšímu měřítku hodnoceného území.
- Při posuzování komplexnosti parametrů, bylo nutné zohlednit celou škálu hodnocených parametrů. Dopravně-urbanistické porovnání, které je jedním ze tří hlavních složek celé ÚS JMK, je samo složeno ze čtyř „podhodnocení“ - dopravního, sociálnědemografického, technického a urbanistického. Dohromady tedy obsahují množství parametrů, které souborně hodnotí varianty.

Autor posudku postrádá parametr „hledisko míry zásahu do urbanistické struktury“, který by hodnotil zásah variant do zastavěného území. Jako příklad absence takového hodnocení uvádí zastavěné území MČ Brno-Bystrce a blízkost zástavby v obci Malhostovice, jižní obchvat Kuřimi a zastavěná území Jinačovic, Rozdrojovic, Moravských Knínic, Skaličky a Všechovic.

Uvedené je potřebné uvést na pravou míru:

- Pojmy „urbanistická struktura“ a „zastavěné území“ nelze ztotožňovat. Zásah do zastavěného území nemusí znamenat zásah do urbanistické struktury území. Stará dálnice (úsek 43 procházející MČ Brno-Bystrc) je v zastavěném území, přitom ale lze konstatovat, že to není zásah do urbanistické struktury sídla, protože lokace sídliště Bystrc I a Bystrc II byla od prvopočátku navrhována s ohledem na tuto komunikaci. Umístění komunikace 43 by se dalo v tomto případě spíše hodnotit jako naplnění dlouhodobé urbanistické koncepce. Tento parametr by proto nebyl zcela objektivní.
- Nemožnost objektivně zhodnotit zásah variant do urbanistické struktury prostřednictvím negativních vlivů na zastavěné území lze dokumentovat na případech jižní části Kuřimi, území Jinačovic, Rozdrojovic, Moravských Knínic, Skaličky a Všechovic. Jistě by šlo matematicky analyzovat střet (případně blízkost) koridorů variant se zastavěným územím obcí, avšak je nutno si uvědomit, že posuzované koridory procházejí většinou úplně mimo zastavěná území; v několika případech se zastavěným územím sousedí a pouze ve výjimečných případech dochází ke střetu. Výsledné trasování komunikace bude v podrobnějších dokumentacích dále konkretizováno, takže ke střetu se zastavěným územím nemusí vůbec dojít. Průchod koridoru v bezprostředním kontaktu se zastavěným územím nelze také považovat za zásah do existující urbanistické struktury, protože nová struktura (silnice) vede fakticky mimo stávající strukturu zástavby. Ovlivnění obyvatel průchodem nedalekého komunikačního koridoru (např. hlukem či prachem) bylo hodnoceno v rámci porovnání z hlediska hlukové a rozptylové studie, tudíž nikoliv jako urbanistický parametr. Autorem posudku navrhovaný parametr by tak byl prakticky pouze statistickým údajem bez použitelného výsledku, bez použitelné interpretace.
- Zásah do obytného prostředí byl hodnocen v části porovnání z hlediska životního prostředí a lidského zdraví a v rámci porovnání z hlediska hlukové a rozptylové studie. To platí i pro případy vedení variant okolo jihu Kuřimi, MČ Brno-Bystrc, Drásova, Malhostovic, Jinačovic, Rozdrojovic, Moravských Knínic, Skaličky a Všechovic. V kap. D.2.1. ÚS JMK (Stanovení hodnocených parametrů a jejich váhové ohodnocení) je uvedeno: „V Metodickém doporučení MŽP jsou vlivy na obyvatele stanoveny na základě podílu plochy zástavby v definované vzdálenosti od osy koridoru a vlivy na

ovzduší dle celkové délky varianty. Vzhledem ke zpracované hlukové a rozptylové studii, které jsou součástí předkládané ÚS JMK, bylo možné podrobněji specifikovat dopad hodnocených variant na obyvatele“.

Ad kap. 2.1.3 (Vzájemné srovnání variant):

Autor posudku vyslovuje názor, že „hodnocení je však povšechné, pouze textové, chybí zde přehledná srovnávací tabulka“.

Uvedené je potřebné uvést na pravou míru:

- Metodika hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů (dále také „metodika“) je uvedena v kap. C.2.2. ÚS JMK. Z pohledu dopravně-urbanistického jsou varianty hodnoceny kvalitativním způsobem, zatímco z pohledu životního prostředí a z pohledu hlukové a rozptylové studie jsou varianty hodnoceny kvantitativním způsobem. Dopravně-urbanistické hodnocení zahrnuje popis a interpretaci komplexnější a informačně méně uzavřené reality, než je tomu v případě hodnocení environmentalistického. Užití kvalitativní metodologie formou hodnotícího textu je zde proto oprávněné a v rámci pragmatického rámce informačně užitečnější. Z hlediska vlivů variant na oblast urbanismu byly zohledněny ty stavy či existující procesy v území, které jsou relevantní vzhledem k měřítku a významnosti navrhovaných variant dálniční a silniční sítě v řešeném území. To znamená, že jsou brány v potaz takové jevy, na které může mít dálniční a silniční síť zásadní vliv a které jsou relevantní z hlediska porovnávání variant mezi sebou. Potud lze považovat urbanistické parametry za kompletní, respektive poskytující objektivní vhled do území.
- Celkové hodnocení za urbanistické parametry, které je uvedeno v kap. C.4.16, je popsáno na cca jedné stránce A4 strukturovaně ve čtyřech odstavcích s odrážkami. Potud lze výsledky ÚS JMK považovat za přehledně prezentované na úrovni tabulky.
- Celkový závěr porovnání ÚS JMK je přehledně uveden v kap. F dodatku 2. etapy ÚS JMK včetně tabulky. Kvůli velkému rozsahu studie byl vytvořen tzv. Abstrakt, který přehledně shrnuje celou ÚS JMK. Návrh řešení v A1 ZÚR JMK je stejně tak přehledně popsán v kap. G.4.1. odůvodnění A1 ZÚR JMK.

Autor posudku nehodnotí objektivně v ÚS JMK uvedené skutečnosti, když tvrdí, že „u varianty D.3 nelze např. vůbec vyčíst, zda posiluje či oslabuje radiální urbanistické struktury (...)“.

S tím nelze souhlasit.

V hodnocení varianty D.3 v kap. C.4.3. je uvedeno, že „Urbanistická osa směřující z Brna na sever využívá kromě již dopravně zatíženého koridoru v Řečkovickém prolomu (tzv. Svitavská radiála, silnice I/43) nejbližší paralelně existující koridor – v Jinačovickém prolomu (v návaznosti na tzv. Přehradní radiálu)“. A v celkovém hodnocení z hlediska urbanistického v kap. C.4.16 je uvedeno: „Varianty, které nejvíce podporují radiální systém urbanistické struktury brněnské aglomerace, v sobě obsahují tzv. bystrckou stopu“. Z uvedeného lze konstatovat, že v textu lze jednoznačně vyčíst vztah u varianty D.3 k radiální urbanistické struktuře.

Autor posudku nesprávně vytýká absenci Brněnské přehrady v hodnocení z hlediska vazeb sídel na rekreační zázemí.

Uvedené je nezbytné uvést na pravou míru.

Jedním z hodnotících kritérií územní studie je porovnání vlivů posuzovaných variant na „Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí“. Oblast Brněnské přehrady je zahrnuta do rámce tzv. rekreačního zázemí brněnské aglomerace č. 4 – Trnovka a Omická vrchovina (Podkomorské lesy), kam z hlediska geomorfologického členění přináležejí. Studie nehodnotí vliv komunikačních variant na jedno konkrétní rekreační zázemí, nýbrž porovnává vliv komunikačních variant na deset nejdůležitějších rekreačních oblastí v řešeném území. Jejich vymezení vychází z „Územní studie sídelní struktury Jihomoravského kraje“, kde jsou vymezena území s vysokou hodnotou přírodního prostředí a rekreačním potenciálem. Obecně lze předpokládat, že vzhledem k uvažovanému tunelovému vedení komunikace „43“ v úseku MČ Brno-Bystrc, nelze předpokládat v širším kontextu negativní vliv na rekreační oblast přehrady, kvalitu bydlení či na hodnotu nemovitostí.

Autor posudku se dopouští neseriózního zkreslování textu ÚS JMK, kdy hodnocení v ÚS JMK pro variantu D.3 ve znění: *„Průchod dálnice D43 Jinačovickým prolomem nevytváří bariéru mezi obcemi a jejich bezprostředním rekreačním zázemím (v případě Jinačovic směrem k Babímu hřbetu...)“* ironizuje do tvaru: *„z Jinačovic mohou obyvatelé i nadále vyrážet na výlety na Velkou Babu“*, což výrazně snižuje kredibilitu posudku.

Autor posudku rovněž vede úvahy nad dopravní účinností a celkovým způsobem dopravně-urbanistického porovnání.

Tyto úvahy je nezbytné zcela odmítnout pro nedostatek odborné způsobilosti znalce k takovému posouzení.

Dopravní účinnost není urbanistickým parametrem, nýbrž parametrem dopravně inženýrským, který je hodnocen v jiné části ÚS JMK než v části urbanistické.

Autor posudku neprávem uvádí, že *„nelze objektivně vyčíst, proč je některá varianta favorizována a proč jiná ne“* a tvrdí, že *„kritéria jsou zmatečná, neplyne z nich, co je kladným a co záporným efektem“*.

Tato tvrzení autora jsou lichá.

Hodnocení variant za dílčí skupiny urbanistických parametrů, které je uvedeno v kap. C.2.2. ÚS JMK, jasně obsahuje způsob hodnocení a porovnání variant mezi sebou. Například pro parametr „Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace“ je uvedeno: *„čím více varianta odpovídá shora uvedenému historickému vývoji, resp. má větší potenciál podporovat a rozvíjet zavedený systém (zároveň bez vnějších negativních zásahů do okolí), tím je vhodnější“*, z něhož jasně vyplývá kladný či záporný efekt hodnocení. Celkové urbanistické hodnocení je popsáno na cca jedné stránce A4 strukturovaně ve čtyřech odstavcích s odrážkami, což je zcela přehledný způsob prezentace výsledku na úrovni tabulky.

Ad kap. 2.1.4 (Výsledky hodnocení z hlediska urbanistického):

Autor posudku na několika příkladech tvrdí údajnou nedostatečnost, až tendenčnost hodnocení variant. Autor posudku nesprávně tvrdí že *„odlehčení (tzv. Svitavské radiály) lépe řeší varianta, kdy je trasa vedena v souběhu s I/43, a nikoliv po favorizované trase německé“*.

Uvedené tvrzení autora posudku není pravdivé.

Na odlehčení Svitavské radiály má hlavní vliv, jestli bude trasa komunikace 43 vedena bystrckou či bítýšskou stopou, nikoliv vliv vedení komunikace v úseku Kuřim – Lysice.

Autor posudku dále uvádí, že „rozporné je i zjištění, že z hlediska urbanistických vazeb neexistuje výrazný rozdíl mezi německou a optimalizovanou stopou 43 severně od Kuřimi. Obě tyto trasy prý „procházejí územím s poměrně shodnými charakteristikami z hlediska radiálních vazeb a bariérového efektu vzhledem k potenciálním rekreačním zázemím“, což však neodpovídá objektivní skutečnosti“.

Na tvrzení autora je obtížné reagovat, neboť sám autor posudku vůbec neuvádí, jaká je dle jeho názoru objektivní skutečnost. Projektant trvá na svém hodnocení.

Autor posudku dále tvrdí, že „zcela je zde opomenuta skutečnost, že v případě jižního obchvatu Kuřimi vznikne potenciální bariéra mezi jižní částí města a rekreačním územím Kuřimská hora, respektive okolními sídly (obec Česká). Zcela je opomenut přímý konflikt jižního obchvatu Kuřimi s obytnou zástavbou“. Tento svůj dojem dokládá autor posudku výřezem hlavního výkresu Územního plánu Kuřim se označením „bariérového efektu“.

Tvrzení autora posudku je nepravdivé.

- Jedním z hodnotících kritérií území studie je porovnání vlivů posuzovaných variant na „Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí“. Oblast Kuřimské hory je zahrnuta do rámce tzv. rekreačního zázemí brněnské aglomerace č. 5 – Babí hřbet a Medlánecká sníženina, kam z hlediska geomorfologického členění náleží. Studie nehodnotí vliv komunikačních variant na jedno konkrétní rekreační zázemí, nýbrž porovnává vliv komunikačních variant na deset nejdůležitějších rekreačních oblastí v řešeném území. Jejich vymezení vychází z „Územní studie sídelní struktury Jihomoravského kraje“, kde jsou vymezena území s vysokou hodnotou přírodního prostředí a rekreačním potenciálem. Varianty s tzv. jižním obchvatem jsou v tomto směru popsány jako: „Bariérový efekt tzv. jižního obchvatu Kuřimi je eliminován tunelovým úsekem“. V celkovém urbanistickém porovnání je konstatováno, že: „(...) problematickým místem je severní okraj Kuřimi, kde při variantách s tzv. severním ochvatem Kuřimi dochází k potenciální bariéře mezi severní částí města a rekreačním územím Zlobice“.
- Bariérový efekt tělesa jižního obchvatu Kuřimi vzhledem k zástavbě Kuřimi je diametrálně slabší úrovně než v případě severního obchvatu města. Zatímco těleso jižního obchvatu směřuje kolmo k hřebenu rekreačního zázemí (Kuřimské hory), tak severní obchvat je veden souběžně s hřebenem tamějšího rekreačního zázemí (Zlobice). Tím je Kuřim na severu odříznutá od Zlobice v celé délce, zatím co Kuřimská hora je přístupná z Dílů u sv. Jána bez omezení.
- Zásah do obytného prostředí byl hodnocen v části porovnání z hlediska životního prostředí a lidského zdraví a v rámci porovnání z hlediska hlukové a rozptylové studie. To platí i pro případy vedení variant okolo jižní části Kuřimi. V kap. D.2.1. ÚS JMK (Stanovení hodnocených parametrů a jejich váhové ohodnocení) je uvedeno: „V Metodickém doporučení MŽP jsou vlivy na obyvatele stanoveny na základě podílu plochy zástavby v definované vzdálenosti od osy koridoru a vlivy na ovzduší dle celkové délky varianty. Vzhledem ke zpracované hlukové a rozptylové studii, které jsou součástí předkládané ÚS JMK, bylo možné podrobněji specifikovat dopad hodnocených variant na obyvatele“.

Ad kap. 2.1.5 (Vztah ke zprávě o uplatňování ZÚR JMK a jejich aktualizaci č. 1):

Autor posudku konstatuje, že: „územní studie dle stavebního zákona pouze navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území. Není primárně určena pro výběr variant. Pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, schvaluje výběr nejvhodnější varianty zastupitelstvo kraje“.

K uvedenému je nezbytné dodat, že ÚS JMK je posouzením možných řešení funkčního systému (v tomto případě silničního) podle § 30 odst. 1 stavebního zákona. Závěr ÚS JMK je návrhem možných řešení (doporučených variant) podle téhož ustanovení stavebního zákona. O výběru nejvhodnější varianty podle § 38 odst. 2 stavebního zákona rozhodlo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje usnesením ze dne 27. 2. 2020. Tvzení autora posudku, že by měl výběr variant trpět procesními vadami, se nezakládají na zákonných východiscích, a proto je nutné je zcela odmítnout jako neopodstatněné.

Autor posudku vyslovuje názor, že absencí kvality a objektivnosti ÚS JMK z hlediska urbanistického „byla aktualizaci zásad územního rozvoje odebrána jejich významná úloha – navrhnout významné dopravní záměry ve variantách, tyto varianty vyhodnotit a stát se tak podkladem pro politickou sféru (...)“.

Uvedené je nezbytné komentovat.

Z výše uvedených reakcí projektanta na autorův posudek je patrné, že výtky autora posudku nejsou správné ani dostatečně podložené. ÚS JMK poskytuje z urbanistického hlediska dostatečně kvalitní a komplexní hodnocení vlivů variant nadřazené dálniční a silniční síti brněnské aglomerace, a jako taková byla v A1 ZÚR JMK prověřována a využita pro odůvodnění navržených koridorů, případně jejich variant.

Ad kap. 2.2 (Odpovědi na otázky):

Autor posudku odpovídá negativně na dvě základní otázky posudku, hypotézy. Projektant s názorem autora posudku nesouhlasí a níže uvádí vlastní odpovědi.

1. Lze hodnocení variant dálniční a silniční sítě z hlediska urbanistického, jak bylo zpracováno v ÚS JMK považovat za dostačující?

Odpověď projektanta: Ano. Hodnocení variant dálniční a silniční sítě z hlediska urbanistického lze považovat za dostačující. Z výše uvedených reakcí projektanta na posudek je patrné, že ÚS JMK poskytuje z urbanistického hlediska dostatečně kvalitní a komplexní hodnocení vlivů variant nadřazené dálniční a silniční síti brněnské aglomerace, a jako taková byla v A1 ZÚR JMK prověřována a využita pro odůvodnění navržených koridorů, případně jejich variant.

2. Není-li hodnocení z hlediska urbanistického dostačující, bylo možné výsledků této studie použít pro formulaci požadavků ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK a pro odůvodnění záměrů vymezených v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje JMK?

Odpověď projektanta: Vzhledem k pozitivní odpovědi na první otázku, je odpověď na druhou irelevantní, nicméně ve smyslu otázky lze odpovědět: Ano. Výsledků ÚS JMK je možné použít pro formulaci požadavků ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK a pro odůvodnění záměrů vymezených v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje JMK.

Ad kap. 2.3 Závěr

Na základě výše uvedených podrobných reakcí lze na názory autora posudku reagovat takto:

- **Hodnocení variant dálniční a silniční sítě z hlediska urbanistického lze považovat za dostačující.**
- **Z hlediska vlivů variant na oblast urbanismu byly zohledněny ty stavy či existující procesy v území, které jsou relevantní vzhledem k měřítku a významnosti navrhovaných variant dálniční a silniční sítě v řešeném území. To znamená, že jsou brány v potaz takové jevy, na které může mít dálniční a silniční síť zásadní vliv a které jsou relevantní z hlediska porovnávání variant mezi sebou. Potud lze považovat za urbanistické parametry kompletní, respektive poskytující objektivní vhled na území.**
- **Hodnocení bylo provedeno přehledně a transparentně. Výsledky jsou dostatečně prezentovány. Celkové urbanistické hodnocení je popsáno na cca jedné stránce A4 strukturovaně ve čtyřech odstavcích s odrážkami, což je zcela přehledný způsob prezentace výsledku hodnocení.**
- **Kritérium bylo dostatečně široké vzhledem k ostatním posouzením v ÚS JMK. Byly aplikovány objektivní ukazatele. Byly zohledněny ty stavy či existující procesy v území, které jsou relevantní vzhledem k měřítku a významnosti navrhovaných variant dálniční a silniční sítě v řešeném území**
- **Ze shora uvedeného vyplývá, že neexistuje racionální důvod, aby byla zpochybněna volba krajského zastupitelstva.**

A.12. Projednání návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek s dotčenými orgány dle § 39 odst.4 stavebního zákona

Krajský úřad vyhodnotil dle § 39 odst. 4 stavebního zákona výsledky veřejného projednání a zpracoval návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek dle § 39 stavebního zákona, které 24.7.2020 doručil společně s návrhem vyhodnocení připomínek dle § 37 stavebního zákona dotčeným orgánům a ministerstvu pro místní rozvoj a vyzval je k uplatnění stanovisek k nim. Krajský úřad obdržel 6 stanovisek bez požadavků úprav.

Krajská hygienická stanice uplatnila souhlasné stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek, v němž upozornila ve vztahu k hlukové zátěži na míru podrobnosti zásad územního rozvoje, vyplývající jednak z obecného definování obsahu a účelu zásad územního rozvoje provedeného ustanovením § 36 odst. 1 stavebního zákona a dále pak z ustanovení §36 odst. 3 stavebního zákona, dle něhož zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Míra podrobnosti je dále upravena ve větě druhé ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle něhož zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

KHS JmK upozornila na skutečnost, že některé z námitek a připomínek směřovaly do oblasti vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, především pak k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku u koridorů vymezených k umístění záměrů, které budou zdroji hluku. KHS JmK považovala za účelné uvést, že tato problematika bude řešena v navazujících řízeních dle stavebního zákona v souvislosti s ustanovením § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. a s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

KHS JmK rovněž podotkla, že účelem hodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví v rámci pořizování strategických dokumentů, tj. i A1 ZÚR JMK, které pouze vymezují, nikoliv umisťují, koridory a plochy nadmístního významu, **je vyhodnotit předpokládané vlivy, nikoliv deklarovat splnění hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb.**

K námitkám a připomínkám souvisejícím s případnými nejistotami v hodnocení vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví v rámci pořizování A1 ZÚR JMK KHS JmK uvedla, že minimalizace nejistot vyplývajících z míry podrobnosti A1 ZÚR JMK resp. ZÚR JMK po provedení A1 ZÚR JMK a z provedeného hodnocení vlivů bude předmětem navazujících procesů a řízení, a to s cílem navrhnout v návaznosti na vyšší formu konkretizace potenciálních záměrů (konkrétnější informace o lokalizačním a technickém, případně technologickém, řešení) detailnější řešení, tj. upřesnit a konkretizovat opatření směřující k řízení potenciálních zdravotních rizik souvisejících s využíváním konkrétních ploch a koridorů vymezených v návrhu A1 ZÚR JMK s reálným předpokladem pro zajištění dodržení limitů stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.