



Mgr. Martin MALEČEK
náměstek hejtmána Jihomoravského kraje

Brno 14. října 2019

Č. j. JMK 147045/2019

Vážená paní místopředsedkyně,

děkuji za Váš podnět a v úvodu bych chtěl omluvit menší zdržení odpovědi. Bylo způsobeno tím, že posouzení Vámi předložených dopravně legislativních analýz bylo časově náročnější a musel jsem Vámi zaslané podklady předat k vyjádření zpracovatelům předmětné územní studie. S využitím informací a stanovisek k jednotlivým bodům Vašeho podání, které jsem obdržel, bych Vám v dalším odpověděl na Váš dopis.

1. K problematice řešení studie optimalizované varianty [REDAKCE] 2015, 2016), ve vztahu k vzdálenosti křižovatek, ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102:

Problematika vzdálenost křižovatek je popsána v ČSN 73 6101 v tab. 18, kde pro dálniční kategorie je nejmenší vzdálenost křižovatek (rozumí se konec připojovacího pruhu a začátek odbočujícího pruhu dle čl. 4.4.5.3 ČSN 73 6102) 4,0 km respektive 2,0 km, a to v blízkosti větších sídelních útvarů. Takto je určena vzdálenost křižovatek, a to bez ohledu na fakt, zda se jedná o šířkové uspořádání 2+2 či 3+3, jak se uvádí v analýze.

Jak už je z normy ČSN 73 6102 a přiložené analýzy Posouzení dokumentu „Optimalizace trasy R4 (D43) v úseku D1–Kuřim, Analýza řešení REV 2016 pro úsek od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“ [REDAKCE], 9. září 2019) patrné, jedná se o dálnici s přídatnými pruhy (i když bez konce připojovacího pruhu a začátku odbočovacího pruhu), tedy o průběžný přídatný pruh, jak připouští samotné „Posouzení“ viz níže. Dálniční mimoúrovňové křižovatky tedy nelze bez přídatných pruhů ve formě odbočovacích a připojovacích realizovat. Pokud bychom připustili řešení formou zkapacitnění/propojení dvou MÚK, nejedná se potom o přídatné pruhy odbočovací ani připojovací, ale o regulérní další pruh. Přídatné pruhy by pak musely být řešeny samostatně jako další pruhy, tedy v úseku by pak vznikly 4+4 pruhy a vzdálenost křižovatek by pak platila neměnně. Připustit lze řešení, kdy je vzdálenost MÚK taková, že přídatný pruh lze realizovat jako průběžný. Potom ale připojení a odbočení musí být vyznačeno standardně vodorovným a svislým dopravním značením dle TP. I v tomto případě by ale vzdálenost křižovatek platila stále neměnně. Dopravní značení, respektive návěstí před křižovatkou jsou navíc dalším aspektem celého řešení, kdy je nutné dodržet minimální dané rozestupy mezi značkami, tak aby řidič mohl komfortně vnímat jednotlivé exity.

Akceptace řešení dle studie [REDAKCE] by pak v projektování znamenalo precedens, který by mohl ovlivnit řešení i ostatních doposud projektovaných MÚK v tomto stupni projektové dokumentace, které se nachází z pohledu vzdálenosti na hraně normy a je nutné jejich propojení řešit pomocí paralelních kolektorových komunikací.

Je nutné zdůraznit, že v tomto stupni projektové dokumentace (tj. studie), tedy na úplném počátku, by mělo být snahou všech hledat taková řešení, která jsou nejen z pohledu normy maximálně v souladu, ale která také splňují dopravní potřeby a vazby v daném území. V tomto případě bylo v Územní studii JMK prokázáno, že lze nalézt stejně dopravně účinné řešení a dodržet i normový požadavek na vzdálenost MÚK. Pokud bychom přistoupili na řešení dle studie [REDAKCE] bylo by nutné pro toto řešení získat kladná vyjádření MV a MD ČR a Policie ČR.

Na základě těchto závěrů se dle mého názoru jeví postup zvolený zpracovatelem územní studie jako správný.

2. K problematice tvrzení, že optimalizovaná varianta byla odmítnuta:

Optimalizovaná varianta nebyla odmítnuta, byla součástí prověření ÚS JMK. Aby mohlo dojít k jejímu zařazení do posuzování bez nutnosti řešit buď mimonormová připojení vyžadující výjimky nebo velmi složité křižovatky s kolektorovými komunikacemi po obou stranách D43 a přeřešením křižovatek, tak v rámci této křižovatky došlo k úpravě napojení silnice II/385 na D43, a to do polohy nejbližší mezi obchvatem Čebína a D43. Z globálního pohledu aglomerace pak obě řešení jsou si koncepčně v zásadě srovnatelné, v daném detailu pak paradoxně, toto napojení mírně pomáhá požadovanému faktoru daného řešení – tedy co nejvyšší dopravní využití bítýšské stopy mimo město Brno a zabránění tranzitu přes Kuřim (var. D.6). Pro vyhodnocení základní účinnosti optimalizované varianty je dostačující její prověření v dálniční podobě, která se svým uspořádáním od silniční (zpracované v rámci TES 2016 – varianta B2.4.) liší jen minimálně. Intenzity dopravy jsou v dálniční a silniční variantě obdobné (viz obdobný případ bystrcké trasy v podobě variant D.3 a S.10).

Na základě výše řečeného neshledávám, že by při zpracování územní studie došlo k závažnému pochybení.

3. K otázce, proč zpracovatelé navrhovali rozštěp, tj. bítýšskou a bystrckou variantu (postup vzniku variant):

V případě samostatné bítýšské stopy existuje více podkladů. Jednak v dokumentaci, kde byly posuzovány jak dálniční, tak i silniční varianty komunikace 43. A jednak ve variantě D6 ÚS JMK. Z těchto materiálů lze vyvodit jasné závěry pro možnost hodnocení. Bylo konstatováno, že rozdíl v kategorii komunikace v dané stopě nečiní zásadní rozdíl v intenzitách, na druhé straně byla jasně deklarována nutnost doplnění komunikační sítě nižšího významu v oblasti Bystrce. Především pak pro propojení Bystrce – D1 jako odlehčení centrální oblasti města Brna, ale i jako propojení Kuřim–Brno včetně obchvatů na trase (Jinačovice, Kníničky). Z toho vzniklo předmětné řešení „dvou nových os“ v území – jedné „státní“ a jedné „krajské“. Doplněním těchto variant došlo k naplnění celé škály variant v území – pro možnost vyhodnocení.

Výše řečené a zvolený postup dle mého názoru vyhovuje úkolu, který plynul pro zpracovatele územní studie z jejího zadání.

4. K problematice souladu ÚS s nadřazenou dokumentací a legislativou:

V rámci územní studie je možné prověřovat i řešení, která nejsou v souladu s nadřazenou dokumentací a která mohou sloužit jako podklad pro její změnu či aktualizaci, což vyplývá z § 25 stavebního zákona, kde je uvedeno, že „Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území.“ A dále v § 30: „(1) Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.“

Z výše uvedeného mně vyplývá, že územní studie mohla pracovat se silniční variantou komunikace „43“.

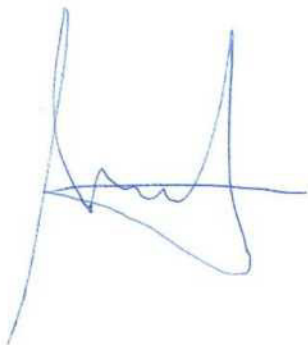
5. K problematice Aktualizace PÚR ČR ve vztahu ke komunikaci „43“:

Vláda ČR dne 2. 9. 2019 vydala svým usnesením č. 629 Aktualizaci č. 2 PÚR ČR spočívající ve změně označení stávajícího rozvojového záměru z „R43“ na „S43“. PÚR ČR v odstavci (78) stanovuje, že koridory označené jako S nemají kategorii předurčenu a bude o ní rozhodnuto následně. Z toho vyplývá, že o kategorii a parametrech komunikace bude rozhodnuto až následně v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (bude vymezen buď jako dálnice D43, nebo jako silnice I. třídy I/43). Přitom platí, že pozemní komunikace zařazené do TEN-T nemusí mít označení „D“, neboť v transevropské síti jsou v současnosti zařazeny nejen dálnice, ale i významné silnice I. třídy. Jedná se např. o silnici I/35 v úseku Turnov – Liberec – státní hranice ČR/SRN nebo silnici I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Nebory – Oldřichovice – Jablunkov – státnice hranice ČR/SR. Z plánovaných komunikací, které jsou součástí sítě TEN-T a jsou v PÚR zahrnuté v kategorii kapacitní silnice (S) je možné zmínit záměr S5 v úseku Turnov–Úlibice.

Z výše uvedeného a skutečnosti, že takto byl návrh Aktualizace PÚR ČR předložen po legislativní kontrole k rozhodnutí vládě ČR mně vyplývá, že je přípustné a platné legislativě neodporující, aby v 1. Aktualizaci ZÚR JMK byla veden silniční varianta komunikace „43“.

Vážená paní místopředsedkyně, tolik tedy odpovědi na jednotlivé body Vašeho podání, tak, jak mně vyplývají z podkladů a vysvětlení obdržených od zpracovatelů územní studie a konzultantů v oblasti legislativy. Pokud bude z Vaší strany potřebné, můžeme tuto moji odpověď brát jako pokračování diskuse a jsem připraven v případě Vašeho nesouhlasu s některými závěry se s Vámi osobně setkat nebo reagovat na případné Vaše další doplnění Vámi a mnou řečeného.

Přeji Vám pěkné podzimní dny



Vážený pan

