

Rada Jihomoravského kraje

85. schůze konaná dne 7.10. 2010

Materiál k bodu č. programu:

Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystrc-Troubsko

(důvodová zpráva je uvnitř materiálu)

Návrh na usnesení:

Rada Jihomoravského kraje v souladu s ustanovením § 59 odst. 3 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů,

a) bere na vědomí petici občanů, zastoupených zástupkyní petičního výboru, paní [REDAKCE] nazvanou: „Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystrc-Troubsko“, která tvoří přílohu č.zápisu (příloha č. 1 tohoto materiálu)

b) ukládá odboru kontrolnímu a právnímu Krajského úřadu Jihomoravského kraje seznámit zástupkyní petičního výboru se způsobem vyřizování petice
T: 8.10.2010

Rada Jihomoravského kraje v souladu s ustanovením § 59 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů

d o p o r u č u j e Zastupitelstvu Jihomoravského kraje v souladu s ust. § 35 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů,

c) seznámí se s „Petici občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystrc-Troubsko“

d) schválí text dopisu Zastupitelstva Jihomoravského kraje, reagujícího na petici, který tvoří přílohu č.zápisu (příloha č. 6 tohoto materiálu)

<i>Zpracoval:</i>	<i>Vedoucí odboru:</i>	<i>Právní garance:</i>	<i>Předkládá:</i>
JUDr. Dagmar Dorovská, v.r. odbor kontrolní a právní	Mgr. Martin Mikš, v.r. vedoucí odboru kontrolního a právního	JUDr. Dagmar Dorovská, v.r. odbor kontrolní a právní	Ing. Jiří Crha, v.r. ředitel krajského úřadu
<i>Dotčené odbory:</i>	<i>Dotčené odbory:</i>	<i>Dotčené odbory:</i>	<i>Dotčené odbory:</i>
Ing. arch. Eva Hamřlová, v.r. vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu	Ing. Rostislav Snovický, v.r. vedoucí odboru dopravy	Ing. Bc. Anna Hubáčková, v.r. vedoucí odboru životního prostředí	JUDr. Lenka Skutková vedoucí odboru majetkového

Důvodová zpráva

Dne 10.9.2010 byla na Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen KrÚ JMK) doručena petice občanů zastoupených paní [REDAKCE] nazvaná „Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystrc-Troubsko,“ adresována Zastupitelstvu Jihomoravského kraje.

Dle *Pravidel pro přijímání a vyřizování petic* 3/INA-VOK (dále jen Pravidla), účinných od 1.4.2008, rozhoduje o způsobu vyřízení petic Rada Jihomoravského kraje. Petice byla posouzena po právní stránce a z formálního hlediska a bylo shledáno, že obsahově splňuje náležitosti dle zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním, pouze v plném rozsahu nesplňuje požadavek dle Pravidel, který říká, že: „*petice musí být předložena orgánům kraje v originálním znění, případně v ověřené kopii.*“ Na KrÚ JMK bylo dodáno 95 podpisových archů v originále, zbývajících 1743 archů bylo doloženo pouze v kopii.

Občané v petici „nesouhlasí s výstavbou a zprovozněním rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim-Bystrc-Troubsko.“ K vlastní petici bylo doloženo ještě 14 bodů dalších připomínek k uvedené problematice (viz reakce na ně – příl. č. 4).

O vyjádření k petici byl požádán odbor územního plánování a stavebního řádu KrÚ JMK (dále jen OÚPSŘ), odbor dopravy KrÚ JMK a odbor životního prostředí KrÚ JMK. Z jejich stanovisek vyplývá:

K vlastnímu předmětu petice:

Petice „proti stavbě rychlostní komunikace R43“, kterou občané podepisují již více než 10 let, vznikala na základě jiné situace. Jistě i na základě této petice nechal investor stavby - ŘSD ČR - stavební řešení v Bystrci přepracovat (snížila se niveleta mostu přes Svatku na úroveň přehradní zdi, zjednodušila se křižovatka R43 se silnicí II/384, úsek v průchodu sídlištěm je zastřešen, ...) I požadavek na vypracování variant, uváděný v petici, byl již naplněn.

K důvodům petice:

Každá rychlostní komunikace na sebe stáhne tranzitní dopravu. Negativa, která se v petici popisují (emise, kontaminace) budou ovšem působit v každé trase. Nelze pominout, že R43 není jen tranzitní komunikací - tranzit se v odhadech pohybuje do 20% zátěže - ale především přivaděčem regionální dopravy ze Svitavska, Hradecka, Blanenska do Brna. Pro tuto dopravu je trasa vedená 10 km od města boskovickou brázdou bez jakýchkoliv přivaděčů nepoužitelná. Pro Brno má R43 jako západní tangenta i ochrannou funkci, kdy odlehčuje velkému městskému okruhu.

K požadavkům petice:

K požadavkům uvedeným v bodech 1), 2), 4), 5) a 6) petice uvádíme, že tyto se nevztahují k působnosti Jihomoravského kraje a jeho orgánů a proto byla ověřená kopie petice postoupena k dalšímu řízení Ministerstvu dopravy, Ředitelství silnic a dálnic a Statutárnímu městu Brnu.

Add. bod 3)

Varianty trasy rychlostní silnice R43 byly Jihomoravským krajem zpracovány. OÚPSŘ zadal v roce 2004 „Vyhledávací studii trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“. Jihomoravský kraj má zpracovány Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve kterých je rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko/Ostovačice (D1) – Kuřim prověřována ve třech variantách, a to ve variantě

„Bystrcké“, variantě „Boskovické“ a variantě „Optimalizované MŽP“. Tento požadavek petentů JMK již naplnil.

Add. bod 7)

Kompetencí kraje, co se týče řešení rychlostní silnice R43, je příprava územně plánovací dokumentace kraje tj. Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Občané kraje jsou o stavu pořizování ZÚR JMK průběžně informováni prostřednictvím webových stránek Jihomoravského kraje.

Petice občanů se dvěma podpisovými archy, stanovisko odboru územního plánování a stavebního řádu, odboru dopravy a odboru životního prostředí KrÚ JMK jsou připojeny k důvodové zprávě. Zbývajících 1836 podpisových archů je uloženo na odboru kontrolním a právním.

Dle zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním, je petici nutné vyřídit do 30 dnů od jejího doručení. O způsobu vyřizování petice (to znamená sdělením, že petice bude předložena na jednání Zastupitelstva Jihomoravského kraje) bude odbor kontrolní a právní KrÚ JMK informovat v 30 denní lhůtě oprávněného zástupce petičního výboru.

Tento materiál obsahuje osobní údaje, na které se vztahuje zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, v platném znění. Proto je nutné o skutečnostech, které souvisí s osobními údaji zachovávat mlčenlivost. Materiál je možno po jeho projednání odevzdat na organizační oddělení OKH ke skartaci, jinak každá osoba přebírá za ochranu osobních údajů odpovědnost.

- Přílohy:**
- 1) „Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim – Bystrc - Troubsko“ včetně 2 podpisových archů**
 - 2) stanovisko odboru dopravy**
 - 3) stanovisko odboru životního prostředí**
 - 4) stanovisko OÚPSŘ a vyjádření ke 14 bodům textu přiloženého k petici**
 - 5) 555. usnesení Senátu Parlamentu ČR ze dne 2. listopadu 2006**
 - 6) návrh odpovědi dopisem Zastupitelstva Jihomoravského kraje**

11/10



KUJMP015VTK4

S-JMK 129 069/2010 dek

Petiční výbor
„Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43
po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystřice-Troubsko“
kontaktní adresa: [REDACTED]
e-mail: [REDACTED]

Zastupitelstvu Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 3 / 5
601 82 Brno

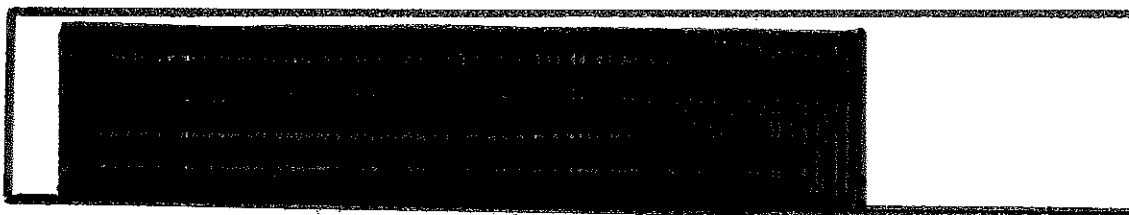
Krajský úřad Jihomoravského kraje	
PODATELNA -21-	
Č.j.:	JMK 129 069/2010
DEK	10-09-2010
Podčet listů:	189
Počet příloh:	1
Podpis:	[Signature]

V Brně dne 10. září 2010

Věc: Podání petice za obchvat celého města Brna s názvem:

„Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystřice-Troubsko“

Petiční výbor:



jehož zastupováním je pověřena [REDACTED]

podává Zastupitelstvu Jihomoravského kraje petici
za obchvat celého města Brna

nazvanou „Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystřice-Troubsko“, pod kterou do současné doby připojilo svůj podpis téměř 37 tisíc občanů.

TEXT PETICE:

My, níže podepsaní občané, nesouhlasíme s výstavbou a zprovozněním rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim - Bystřice - Troubsko z těchto důvodů:

- 1) Realizací a zprovozněním komunikace R43, která bude absorbovat osobní a kamionovou dopravu ze severní Evropy a Skandinávie na trase Sever - Jih, dojde k těžkému poškození životního prostředí v přilehlých obcích a městských částech. Životní prostředí bude poškozeno podstatným zvýšením hladiny hluku, vysokými emisemi škodlivých spalín, kontaminací půdy a povrchových vod.
- 2) Dojde k principiálně neslučitelnému smísení průvodních znaků kamionové dopravy s frekventovanou rekreační funkcí přehrady a obytnou funkcí obcí a městských částí v těsné blízkosti dálničního tělesa (emise, hluk, sjíždění na místní komunikace, rozvoj podnikatelských aktivit na nevhodných místech, divoké kempy, prostituce, kriminalita ...)
- 3) Rychlostní komunikace R43 s plánovaným dopravním zatížením 20.000 vozidel za 24 hodin povede středem hustě obydlené městské části Brno-Bystřice o velikosti okresního města (30.000 obyvatel) v bezprostřední blízkosti obytných panelových domů, škol, školek a dětských hřišť. navíc se jedná o území častých inverzí a o špatně odvětrané údolí, ve kterém bude docházet k vysokým koncentracím dálničního smogu.

P o ž a d u j e m e :

- 1) Neprodlené zastavení a ukončení prací na přípravě úseku R43 na trase Kuřim - Bystřice - Troubsko.
- 2) Okamžité zastavení přípravných prací pro realizaci dálničního mostu u hráze Brněnské přehrady.
- 3) Neprodlené vypracování **v a r i a n t y** řešení trasy R43 mimo území Brna tzv. Boskovickou brázdou mezi Kuřimí a Ostrovačicemi.
- 4) neprodlené zpracování varianty územního plánu zóny MČ Bystřice na základě nového zadání, které bude důsledně vycházet z využití fragmentů částečně připravené stavby tzv. německé dálnice výhradně pro systémové řešení městské dopravní sítě.
- 5) Změnu platného územního plánu města Brna s vyloučením trasy R43 jako součásti celostátní dopravní sítě mimo území města.
- 6) Poskytnutí bezpečných, technicky podložených záruk, že námi nezpochybňovaný úsek R43 od Kuřimi k napojení na R35 nebude dán do provozu dříve, než bude plně použitelný obchvat Kuřim-Ostrovačice.
- 7) Časté a pravdivé informování veřejnosti o vývoji situace prostřednictvím místního tisku.

Kopie podpisových archů v počtu tisíc osm set třicet osm (1838) listů přikládáme, přičemž podpisové archy č. 1744 – 1838 jsou předávány v originále a podpisové archy č. 1 – 1743 předáváme v kopii (byly součástí podání Senátu Parlamentu ČR).

K dané tématice dodáváme:

I.

Občané již mnoho let poukazují na nevhodnost a protiprávnost trasování rychlostní silnice R43 intravilánem města Brna. Dopravní význam R43 jako komunikace pro transevropskou dálkovou dopravu (nákladní i osobní) byl v posledních letech potvrzen, když byl směr známý jako R43 zařazen do transevropské dálniční a silniční sítě TEN (Trans-European Network), tedy do evropské sítě nejvyššího řádu. Zařazení bylo potvrzeno v novelizaci závazného Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES zahrnutého do Přístupové smlouvy České republiky k Evropské Unii.

V opravě oficiálního českého překladu tohoto závazného Rozhodnutí zveřejněného v Úředním věstníku Evropské Unie L233 str. 36 ze dne 26.8.2006 byla publikována správná formulace klíčového bodu čl. 9 v českém jazyce, kde se uvádí, že komunikace TEN-T

„míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti“.

Město Brno je nepochybně hlavním sídelním útvarem a proto transevropská komunikace R43 jej musí míjet jako celek. Toto závazné Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES byla povinna plně respektovat i Politika územního rozvoje ČR schválená vládou v červenci 2009. Politika územního rozvoje na předmětné Rozhodnutí odkazuje a jeho odraz je např. v jejím článku (23), věta třetí.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 2/2008 – 62 ze dne 30.10.2009 týkající se analogické kauzy s pražským okruhem, kdy byla zrušena změna územního plánu Prahy, jasně konstatoval

„Ze strany pořizovatele územního plánu je však nanejvýš vhodné vzít v úvahu, že rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě je určeno členskými státy a je tak závazné i pro Českou republiku ve všech jeho částech. Pokud by trasa silničního okruhu byla v rozporu s tímto rozhodnutím, dle jehož článku 9 odst. 1 transevropské dopravní komunikace míjejí hlavní sídelní útvary, tato skutečnost může být v některém z případných dalších řízení týkajících se této stavby úspěšně namítána“

Následné rozsudky NSS se doposud nezabývaly vztahem TEN-T a Politiky územního rozvoje, nicméně výše uvedený odkaz na čl. (23) Politiky územního rozvoje a konkrétní vymezení R43 v čl. (121) Politiky územního rozvoje nepochybně prokazuje, že otázka TEN-T není jen otázkou ekonomickou, ale specificky otázkou územně plánovací, a proto explicitně zakotvenou v Politice územního rozvoje, tj. v dokumentu, který je podle stavebního zákona závazný pro tvorbu a schvalování návazných Zásad územního rozvoje. Pořizovatel Zásad územního rozvoje je takto vázán jak Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, tak i stavebním zákonem. Ignorování této legislativy by vedlo k protizákonnému postupu a k možnému zrušení Zásad územního rozvoje JMK, což po skandálu se zrušením koridoru R52 a protiprávně pořízeného ÚP VÚC Břeclavsko, by bylo nepochybně nežádoucí.

Je tedy nepochybné, že dálniční směr R43 není žádnou místní nebo regionální komunikací, ale je to komunikace dálničního typu, která je předurčena pro tranzitní dopravu na významném severojižním směru přes Střední Evropu (Skandinávie – Štětín – Hradec Králové – Brno a v pokračování na jih ve dvou směrech přes Vídeň do Itálie a přes Budapešť na Balkán a jako takový musí být R43 po celé délce své trasy vedena mimo hlavní sídelní útvar, město Brno.

II.

V souvislosti s územním plánováním pro R43 jsme zneklidnění problémy územního plánování na Krajském úřadě JMK, který nebyl schopen za 10 let své existence předložit Zastupitelstvu JMK ani jeden právoplatně pořízený územní plán velkého územního celku ani právoplatně pořízený Návrh Zásad územního rozvoje JMK.

Lze poukázat na

- ☐ nedokončený ÚP VÚC BRA s R43,
- ☐ nedokončený ÚP VÚC Pálava s R52,
- ☐ Ministerstvem pro místní rozvoj indikované protiprávnosti pro Územní prognózu JMK a pro ÚP VÚC Okresu Břeclav (kdy pořizování obou dokumentů bylo po urgenci z MMR v roce 2005 zastaveno),
- ☐ Nejvyšším soudem zrušený ÚP VÚC Břeclavsko s R52,
- ☐ nutnost po třech letech pořizování zahájit v prosinci 2009 opakování pořizování Zásad územního rozvoje JMK kvůli Nejvyšším soudem zrušenému ÚP VÚC Břeclavsko.

Na kauze ÚP VÚC Břeclavsko lze poukázat i na to, že i krajští zastupitelé by se měli hlouběji zajímat o kvalitu práce úředníků na krajském úřadě. Před schvalováním ÚP VÚC Břeclavsko byli zastupitelé kraje varováni o problémech, a to nejen občany, ale i ombudsmanem, Českou komorou architektů a obcemi. Vše zůstalo bez povšimnutí a ombudsman neuspěl ani opakovanými výzvami k nápravě u ředitele krajského úřadu a tak se kauza nesprávného pořízení ÚP VÚC Břeclavsko a nereagování kraje na výzvy k nápravě dostala až do výroční zprávy ombudsmana Poslanecké sněmovně. Náprava nenastala ani po té, co se kraj dozvěděl o právní analýze z prosince 2006 objednané Ministerstvem dopravy, kde bylo jasně uvedeno, že pochybení při pořizování ÚP VÚC Břeclavsko mohou vést k jeho zrušení Nejvyšším správním soudem. Kraj tak dlouho „vzdoroval“ až muselo dojít k tomu, že ÚP VÚC Břeclavsko a s ním i koridor R52 zrušil Nejvyšší správní soud. Toto je velkým varováním pro úředníky kraje a krajské zastupitele, aby nenastaly další „pokusy“ pořizovat územně plánovací dokumentaci nesprávnými postupy.

Díky výše uvedeným zásadním problémům došlo i k tomu, že **pro podstatnou část Jihomoravského kraje neexistuje žádná dokumentace ÚP VÚC**, neboť k 31.12.2009 pozbyly platnosti i

- ☐ ÚP VÚC Brněnské sídelní regionální aglomerace a
- ☐ ÚP VÚC okresu Břeclav.

Znamená to, že kraj již 8 měsíců nemá územně plánovací nástroj, kterým by vymezoval nadmístní záměry, včetně koridorů nadmístních komunikací, na většině rozlohy kraje.

Komunikace R43 je v centru územně plánovacích problémů v JMK. V květnu 2010 způsobilo velké „pobouření“ na městě Brně a na kraji, že Nejvyšší správní soud (NSS) svým rozsudkem čj. 9 Ao 1/2010 – 84 zrušil R43 v územním plánu Brna pro protiprávnost. Je to velmi s podivem, neboť úředníci o této protiprávnosti věděli dlouhá léta, a to nejméně od roku 2006, kdy totéž opakovaně potvrdilo Ministerstvo pro místní rozvoj a šetření předsedy vlády.¹

Tímto klíčovým rozsudkem NSS bylo také potvrzeno, že pravdu měly tisíce občanů, kteří poukazovali na protiprávní pořizování územního plánu Brna a na to, že úředníci kraje i města nesprávně informovali i zastupitele. Zastupitelé i občané mají právo na plné a pravdivé informace a žaloby k Nejvyššímu správnímu soudu by měly být až naprosto výjimečným krokem.

Není jistě žádoucí, aby úředníci JMK, města Brna a dalších obcí s rozšířenou působností, kteří pořizují územně plánovací dokumentace, dále chybovali v souvislosti s potřebnou R43, jak se tomu stalo v kauze s potřebným dálničním spojením Brna a Vídně.

Obsah zjištění skutkového stavu dle Rozsudku NSS čj. 9 Ao 1/2010 – 84, kterým byla zrušena R43 na území města Brna, je plně aplikovatelný i pro několik desítek dalších územních plánů obcí od okraje Brna až po severní hranici Jihomoravského kraje, kde je R43 všude též protiprávně. Je vhodné, aby se zastupitelé kraje a ředitel krajského úřadu zamysleli, jak je možné, že ke všem těmto územním plánům obcí krajský úřad vydával stanoviska, která vedla ke zjevně protiprávnímu zahrnutí R43.

Tato skandální situace by měla vést k zamyšlení vedení krajského úřadu i Zastupitelstva JMK, jak vlastně funguje Odbor územního plánování a stavebního řádu na Krajském úřadě JMK. Po skandálním potvrzení z Ministerstva pro místní rozvoj, že projednávání Územní prognózy JMK a ÚP

¹ Znalost problému protiprávnosti koridoru R43 sahá však dokonce daleko hlouběji do minulosti. Usnesení vlády č. 741/1999 ve své příloze 1 v bodě c) požadovalo „o vedení koridoru R 43 Brno - Svitavy definitivně rozhodnout až po schválení územního plánu velkého územního celku Brněnské aglomerace“. Tento územní plán v roce 1999 neexistoval a po roce 2000 jeho pořizování Krajský úřad JMK nedokončil. Protiprávnosti pokračovat v přípravách R43 si byl vědom i ředitel ŘSD, Správy Brno, ing. Rupp, který písemně v dopisech čj. ŘSDsB 3336/756-00 z 8.12.2000 a čj. ŘSDsB 278/756-00 z 25.1.2001 opakovaně upozorňoval vedení města Brna, že na základě cit. usnesení vlády nemůže pokračovat v přípravě R43. Tyto dopisy ŘSD jsou dobře známy i odboru OÚPSŘ Krajského úřadu JMK.

VÚC okresu Břeclav v roce 2004 byla protiprávní, došlo ke změně na postu vedoucí odboru. Zlepšila se práce tohoto odboru od roku 2005?

III.

Zastupitelé by se měli zamyslet nad tím, kde jsou pravomoci zastupitelů, kdy je přípustné „politické“ rozhodování o věcech a kdy se jedná o přenesený výkon státní správy, kde se musí postupovat jen naprosto striktně podle toho, co je v zákonech určeno.

Většina kroků územního plánování je přeneseným výkonem státní správy, který mají zajistit pouze a výlučně úředníci.

Pokládáme za naprosto nešťastné, kontraproduktivní a pravděpodobně i protizákonné, když v době pořizování nové územně plánovací dokumentace po schválení Zadáání Zastupitelstvem, Zastupitelstvo přijímá deklarativní a kategorická usnesení vyjadřující politickou preferenci pro určité varianty trasování dopravních komunikací. Vnímáme to jako narušování zákonného procesu územního plánování, který podle zákonů má plnohodnotně a bez politického vměšování posoudit reálně existující varianty a pouze na základě spolehlivě zjištěného stavu věci doporučit Zastupitelstvu ke schválení nejlepší variantu, a to i kdyby tato byla v rozporu s osobními a politickými zájmy zastupitelů.

IV.

Je vhodné se vrátit k velmi konstruktivnímu usnesení č. 192 Výboru pro vědu, kulturu, vzdělávání, lidská práva a petice Senátu Parlamentu ČR z 5.9.2006 (příloha č. 3) z jednání, kdy tento Výbor posuzoval tuto Petici a její souvislosti a na základě projednávání v Brně doporučil, aby

- a) *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, jako nejvyšší orgán územního plánování, prokazatelně prověřilo postup Jihomoravského kraje ve věcech pořizování územních plánů velkých územních celků a postupů schvalování územních plánů obcí zejména z hlediska plánování hlavních koridorů dopravní infrastruktury (dálnic a rychlostních silnic), a to včetně možnosti vybudování R43 jako obchvatu města Brna vedeného mimo katastrální území města při splnění všech požadavků EU na R43 jako na součást transevropské dálniční a silniční sítě TEN dle Přístupové smlouvy k Evropské unii,*
- b) *Ministerstvo dopravy ČR, jako ústřední orgán státní správy, prokazatelně prověřilo postup Ředitelství silnic a dálnic ve věci R43 a aby v rámci svého resortu kontrolními opatřeními zajistilo, aby postupy přípravy budování hlavních koridorů dopravní infrastruktury na jižní Moravě byly řešeny a veřejné finanční prostředky vydávány pouze v souladu s platnými územními plány velkých územních celků*

Kdyby toto usnesení bylo naplněno již v roce 2006, mohl se Jihomoravský kraj vyhnout spoustě pochybení a k dnešnímu dni bychom nemuseli předkládat tuto petici za plnohodnotný obchvat celého města Brna Zastupitelstvu JMK.

V.

Stojí za to poukázat i na dopravní nevhodnost trasování R43 s mimoúrovňovou křižovatkou a napojením přivaděče v Bystrci.

Podle studie firmy DOPING, objednané Ředitelstvím silnic a dálnic, bylo na základě směrových průzkumů potvrzeno, že převážná část cílů a zdrojů dopravy přijíždějící od severu po silnici 43 směrem k Brnu a dopravy vyjíždějící z Brna po silnici 43 směrem na Boskovice a Svitavy se nachází v oblasti Brno-střed a v oblasti Brno-Židenice. Naopak velmi malé procento cílů a zdrojů dopravy po silnici 43 se nachází na západě Brna v městských částech Bystřec, Kníničky, Žebětín, Kohoutovice, Bosonohy, Pisárky, Komín, Jundrov, atd. Tím je dáno, že převažující část dopravy pro trasu 43 musí projet prostorem okolo brněnského zimního stadionu. Pokud tato doprava by chtěla využít R43 v bystrcké trase, znamená to, že z prostoru zimního stadionu nemůže jet přímo na sever, ale musí jet pod pravým úhlem na západ, najet na velký městský okruh, vjet do tunelů Dobrovského, sjet do Žabovřesk, pokračovat přes Jundrov a Komín do Bystřce.

Tedy bystrcká trasa R43 představuje oproti trase R43 napojené pod Lipůvkou (tj. optimalizované verze R43 dle ing. Kalčíka, 2009) **zajížděku cca 10 km z oblasti města Brna, kde jsou hlavní zdroje a cíle dopravy pro směr na Boskovice a Svitavy, to znamená i prodloužení jízdy průtahem přes Brno-Žabovřesky o cca 15 minut.** Pro denní dojíždění z prostoru Boskovic to znamená denně navíc 2x10 km a navíc 2x15 minut jízdy, tj. ročně cca 125 hodin zbytečně strávených v autě a vícenáklady cca 25 000 Kč. Navíc je to i nevhodné a zbytečné zatížení VMO v Brně.

Tedy trasa R43 s napojením přivaděče v Bystrci je mimořádně dopravně nevhodná.

VI.

Bystrcká trasa je také nevhodná z hlediska zachování kvality prostředí v klíčové rekreační oblasti Brněnské přehrady.

Zvýšení prašnosti a hlučnosti od cca 30 tisíců vozidel denně je nepochybně zásadně negativním vlivem.

Oblast dnešního přístupu k přehradě by také byla nevratně poškozena mimoúrovňovou křižovatkou a vlastní R43 by vytvořila na severním okraji urbanizované části Bystřce vysoce rušivou bariéru v terénu.

VII.

Prostor Jinačovic a Rozdrojovic je již dlouhodobě identifikován jako mimořádně vhodná lokalita pro rozvoj čistého bydlení.

Vedení transevropské dálniční komunikace tímto prostorem by znamenalo naprostou degradaci tohoto prostoru pro další rozvoj příměstského bydlení, tj. došlo k zničení v podstatě jediné rozvojové oblasti pro občany města Brna (a nepochybně by tu došlo k podobnému vývoji jako na jihu Brna, tj. výstavby hal a skladů, resp. logistického centra).

Vedení R43 prostorem Jinačovic a Rozdrojovic je tedy mimořádně nevhodné.

VIII.

Hlavním cílem petice je kromě neprodleného ukončení prací na přípravě úseku R43 v trase Kuřim-Bystř-Troubsko také **konstruktivní požadavek** na vedení trasy R43 mimo území celého města Brna, a to jako **plnohodnotný obchvat celého města Brna** tzv. Boskovickou brázdou mezi Kuřimi a dálnicí D1.

Reálnost takového trasování a tedy i reálnost požadavku této petice potvrdil závěr Vyhledávací studie R43 Boskovickou brázdou, kterou objednal před volbami v roce 2004 Krajský úřad Jihomoravského kraje. Tato studie byla dokončena již před řadou let v květnu 2005 a v jejím závěru se uvádí:

„Průchod rychlostní komunikace R43 územím Boskovické brázdy mezi D1 a Kuřimi je možný.“

Schéma možného trasování R43 Boskovickou brázdou potvrzeného Vyhledávací studií objednanou JMK za 2.3 milionu korun je v příloze č. 2.

Trasa R43 vyhledaná v této studii byla dále podstatně optimalizována ve studii objednané MŽP v roce 2009 (projektant Ing. Kalčík). Schéma optimalizovaného trasování R43 Boskovickou brázdou potvrzeného studií MŽP s kvalitní návazností na další úsek R43 a s přímou návazností na hlavní zdroje a cíle dopravy pro směr Brno-Svitavy/Boskovice, tj. oblast Brno-střed a Brno-Židenice, je v příloze č. 3.

Tato studie MŽP důsledně řešila pojetí R43 nejen jako plnohodnotného obchvatu celého města Brna, ale i jako plnohodnotné obchvaty všech obcí podél koridoru R43. Tato trasa je současně nejen nejprímějším a nejkratším spojením Boskovic a Brna, ale plnohodnotným dopravním řešením dopravy z oblasti Blanska a Tišnova s napojením jak do Brna, tak i na D1. Současně tato trasa respektuje záměr vyvést dopravu z Čebína a Hradčan na obchvaty. Tato trasa efektivně odděluje tranzitní a cílovou dopravu z hlediska Brněnské aglomerace, a tedy splňuje podmínky evropské legislativy pro koridory transevropských komunikací TEN-T.

Optimalizovaná trasa R43 se jeví výhodná pro naprostou většinu obcí v regionu, a to jako důsledný obchvat Lipůvky, Lažan, Kuřimi, Moravských Knínic, Chudčic, Veverské Bítýšky i celého hlavního sídelního úvaru - města Brna.

Optimalizovaná trasa R43 se navíc zcela vyhýbá obcím Rozdrojovice, Jinačovice, Čebín, Drásov, Malhostovice včetně Nuzířova, Všechnovice, Skalička a dalším.

Optimalizovaná trasa R43 je tedy nejen naplněním evropské legislativy a jako taková realizovatelná i s přispěním miliard z Evropských fondů, ale je i naplněním snah mnoha obcí o optimalizovanou dopravní řešení s minimalizací vlivu na zdraví obyvatel. Je tedy dobrým základem pro dosažení shody o trase R43.

IX.

Alarmující jsou i pokusy obejít stavební zákon a přistoupit k realizaci vlastní stavby R43 bez zákonného schválení trasy R43 v územním plánu velkého územního celku (kde se podle zákona schvalují hlavní koridory dopravy). Alarmující jsou i návrhy na dělení trasy R43 na úseky nechvalně známou „salámovou metodou“ s tím, že jeden úsek může omezit trasování úseku následujícího. Nyní probíhá naprosto nešťastný pokus upravit úsek R43 od Kuřimi k severu bez vyjasnění průběhu celé trasy R43.

X.

Alarmující jsou i pokusy ignorovat dlouhodobě překročené zákonné hygienické limity, zejména limity prašnosti a hlučnosti, v Brně-Bosonohách a v okolních obcích, Troubsku a Ostopovicích. Na základě dat ČHMÚ ze stanice Brno-Tuřany lze doložit např. počty překročení denních limitů prašnosti pro jih brněnské aglomerace. Počty překročení 24 hod. limitu PM10 byly na základě nám dostupných dat následující

2002 - 53x
2003 - 74x
2004 - 48x
2005 - 59x
2006 - 69x
2007 - 40x,

a to ještě bez korekce na dny, kdy byl výpadek měření.

Pro prvních 5 měsíců roku 2010 došlo k překročení již 31x, takže by se snad musel stát zázrak, aby za zbývajících 7 měsíců nedošlo k pěti dalším překročením do naplnění zákonného limitu 35 překročení. Lze uvést, že v zimě 2010 byla situace v této oblasti de facto podobně katastrofální jako v některých místech Moravskoslezského kraje, a to např. 24.1.2010 byl limit pro denní průměr $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ překročen na 430 procent.

XI.

Všechny známé dopravní studie (Generel dopravy JMK z roku 2004 i studie ADIAS a HBH Projekt s. r.o. z let 2007 – 2010) dokládají, že R43 v Boskovické brázdě ve

výhledu má přenést cca 15 – 20 tis. vozidel denně, z toho cca 4 – 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy denně. Těžká nákladní vozidla reprezentují zátěž odpovídající typicky cca 2 – 4 „jednotkovým vozidlům“ (viz např. Kalašová, A.; Faith, P.; Paľo, J. *Dopravné inžinierstvo. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2006*). Počet jednotkových vozidel odvedených na obchvat je tedy cca 25 – 30 tis denně.

Toto je nepřehlédnutelné kumulativní odlehčení intravilánu města Brna, kde jsou na řadě míst překročeny zákonné hygienické limity.

Toto je tedy i nepřehlédnutelné opatření k nápravě, které však nebylo řádně ani v Návrhu ZÚR ani v HIA zhodnoceno.

XII.

Chybné trasování R43 bylo předmětem jednání mezi Ministerstvem dopravy a Evropskou komisí v letech 2006 – 2007. Tato jednání byla uzavřena tak, že Ministerstvo dopravy vyloučilo z indikativního seznamu v Operačním programu doprava celou R43, včetně JZ a JV tangenty, tj. investiční akci za více než 52 miliard korun.

Tedy informace sdělované politiky i nadále veřejnosti, že do kraje „přijdou“ miliardy z Bruselu na R43, se ukázaly jako nepodložené.

Zejména v současné době s nedostatkem investičních prostředků je naprosto jasné, že pokud nebude trasa R43 plně připravena a v souladu s evropskou legislativou, může to znamenat odložení zahájení výstavby potřebné R43 o 10 let nebo i více.

Je tedy naprosto nutné dosáhnout i shody s veřejností a petice téměř 37 tisíc petentů by měla být brána mimořádně vážně.

XIII.

Současný stav pořizování 2. Návrhu Zásad územního rozvoje (ZÚR) JMK je velmi alarmující a indikuje zcela vážné vady, které, pokud nebudou včas a důsledně odstraněny, nepochybně povedou k opakování nešťastné situace známé z pořizování ÚP VÚC Břeclavsko.

Předložení chybného Návrhu ZÚR do projednávání s veřejností je potřeba zavčas předejít a krajský úřad je povinen učinit všechna opatření k nápravě současného neutěšeného stavu, opravit existující 2. Návrh ZÚR, a předložit do nového projednávání s ministerstvy a dotčenými orgány pouze takovou verzi, která respektuje jak všechny hygienické limity, tak i plně respektuje Evropskou legislativu a Politiku územního rozvoje ČR.

Občané bedlivě sledují postup přípravy 2. Návrhu ZÚR. Stanovisko MŽP k 2. Návrhu ZÚR není sice zcela bezproblémové, ale v mnoha aspektech zachytilo základní slabiny

stávajícího návrhu. Pokud bude toto stanovisko plnohodnotně využito, zvyšuje se šance, že se Návrh ZÚR dostane do souladu s platnou legislativou. Jsou však signály, že konání pořizovatele ZÚR, krajského úřadu, je směřováno na potlačení závažných bodů z vyjádření MŽP, což je ve skutečnosti zcela kontraproduktivní postup ze strany krajského úřadu, který povede jen k prohloubení krize v územním plánování v JMK.

Stanovisku Krajské hygienické stanice k 2. Návrhu ZÚR předcházela fáze konzultací s veřejností, což budilo dojem, že tento orgán se míní plnohodnotně vypořádat s problematickou hygienickou situací i v oblasti Bosonoh, Troubska a Ostopovic a celé oblasti okolo navrhované JZ a JV tangenty. Vydané stanovisko KHS JMK je ukázkou nedostatečného naplnění zákonných postupů a krajský úřad si jistě musí být této skutečnosti vědom.

XIV.

Petiční výbor tímto vyzývá zastupitele Jihomoravského kraje, aby otázce správného trasování potřebné komunikace R43 věnovali plnou pozornost a aby byly učiněny všechny kroky k tomu, aby ZÚR JMK obsahovaly plnohodnotný obchvat celého města Brna.

Požadujeme písemnou odpověď na podanou petici v zákonné lhůtě s uvedením konkrétních a účinných opatření k nápravě v dané věci.

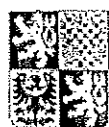
Za petiční výbor



Přílohy:

1. Usnesení č. 192 Výboru pro vědu, kulturu, vzdělávání, lidská práva a petice Senátu Parlamentu ČR z 5.9.2006
2. Schéma možného trasování R43 Boskovickou brázdou (studie HBH Projekt s.r.o, 2005 – objednáno Jihomoravským krajem)
3. Schéma možného trasování R43 Boskovickou brázdou a její návaznosti prostorem okolo Kuřimi k Černé Hoře (Ing. Kalčík, 2009 – objednáno MŽP)

PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
SENÁT



5. funkční období

**192. USNESENÍ
VÝBORU PRO VZDĚLÁVÁNÍ, VĚDU, KULTURU,
LIDSKÁ PRÁVA A PETICE**
ze 30. schůze, konané dne 5. září 2006

k řešení petice č. 8/06 - „Petice proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystře-Troubisko“

(senátní tisk č. 359)

Výbor po úvodním slovu předsedy výboru senátora Václava Jehličky, po odůvodnění a informaci zpravodaje výboru senátora Jiřího Zlatušky o průběhu a výsledcích veřejného slyšení výboru k uvedené petici, v souladu s § 142a zákona č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu a Podrobnějšími pravidly projednávání peticí v Senátu a po rozpravě

- I. **o z n a m u j e**
Organizačnímu výboru Senátu, že řešení ve věci petice č. 8/06, senátní tisk č. 359 „Petice proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystře-Troubisko“ bylo ukončeno;
- II. **u r ě ň e, ž e**
osobou zastupující petenty, která požívá práv podle § 142a odst. 2 jednacího řádu Senátu je mluvčí petentů, který je uveden v příloze tohoto usnesení;
- III. **d o p o r u ě ň e, a b y**
se schůze Senátu dále zúčastnili představitelé orgánů územní samosprávy, správních úřadů a státních orgánů, jež výbor považuje za petici dotčené a kteří jsou uvedeni v příloze tohoto usnesení;
- IV. **n a v r h u j e**
Organizačnímu výboru Senátu zařadit na pořad následující schůze Senátu bod: Senátní tisk č. 359 „Petice proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystře-Troubisko“;
- V. **d o p o r u ě ň e**
Senátu PČR přijmout usnesení, jehož návrh je uveden v příloze;

VI. u r ě ů j e
zpravodajem výboru pro projednání senátního tisku č. 359 na schůzi Senátu

senátora Jiřího Zlatuška;

VII. p o v ě ř ů j e
předsedu výboru senátora Václava Jehličku toto usnesení
předložit předsedovi Senátu PČR Přemyslu Sobotkovi a Organizačnímu
výboru Senátu;

Mgr. Václav Jehlička, v. r.
předseda výboru

Prof. RNDr. Jiří Zlatuška, CSc., v. r.
zpravodaj výboru

Mgr. Zdeněk Bárta, v. r.
ověřovatel výboru

Návrh usnesení Senátu Parlamentu ČR

SENÁT Parlamentu České republiky

I. považuje za žádoucí, aby

- a) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, jako nejvyšší orgán územního plánování, prokazatelně prověřilo postup Jihomoravského kraje ve věcech pořizování územních plánů velkých územních celků a postupů schvalování územních plánů obcí zejména z hlediska plánování hlavních koridorů dopravní infrastruktury (dálnic a rychlostních silnic), a to včetně možnosti vybudování R43 jako obchvatu města Brna vedeného mimo katastrální území města při splnění všech požadavků EU na R43 jako na součást transevropské dálniční a silniční sítě TEN dle Přístupové smlouvy k Evropské unii,
- b) Ministerstvo dopravy ČR, jako ústřední orgán státní správy, prokazatelně prověřilo postup Ředitelství silnic a dálnic ve věci R43 a aby v rámci svého resortu kontrolními opatřeními zajistilo, aby postupy přípravy budování hlavních koridorů dopravní infrastruktury na jižní Moravě byly řešeny a veřejné finanční prostředky vydávány pouze v souladu s platnými územními plány velkých územních celků,
- c) Nejvyšší kontrolní úřad do své kontrolní činnosti zahrnul prověření přípravy Operačního programu DOPRAVA k čerpání mnohamiliardových prostředků ze Strukturálních fondů EU a v průběhu programového období 2007 – 2013 opakovaně prověřil použití těchto prostředků;

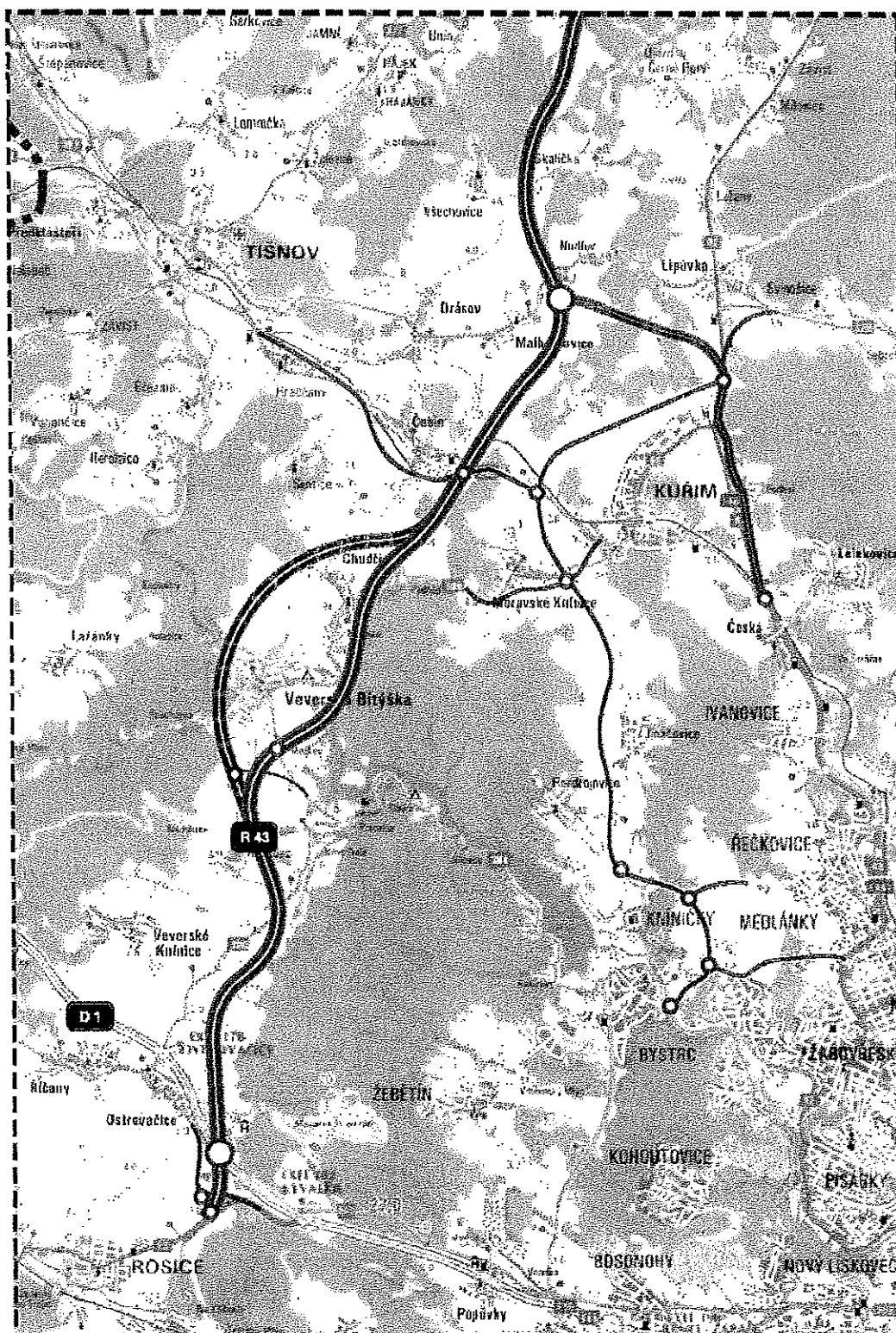
II. vyzývá

ústřední orgány státní správy a orgány samosprávy, zejména Jihomoravského kraje a města Brna, aby nedocházelo při plánování a realizaci hlavních koridorů dopravy na jižní Moravě k porušování zákonů, k problematickému čerpání veřejných prostředků na tyto akce a aby územní plánování probíhalo s maximálním zapojením veřejnosti a s plným poskytováním informací obcím i občanům;

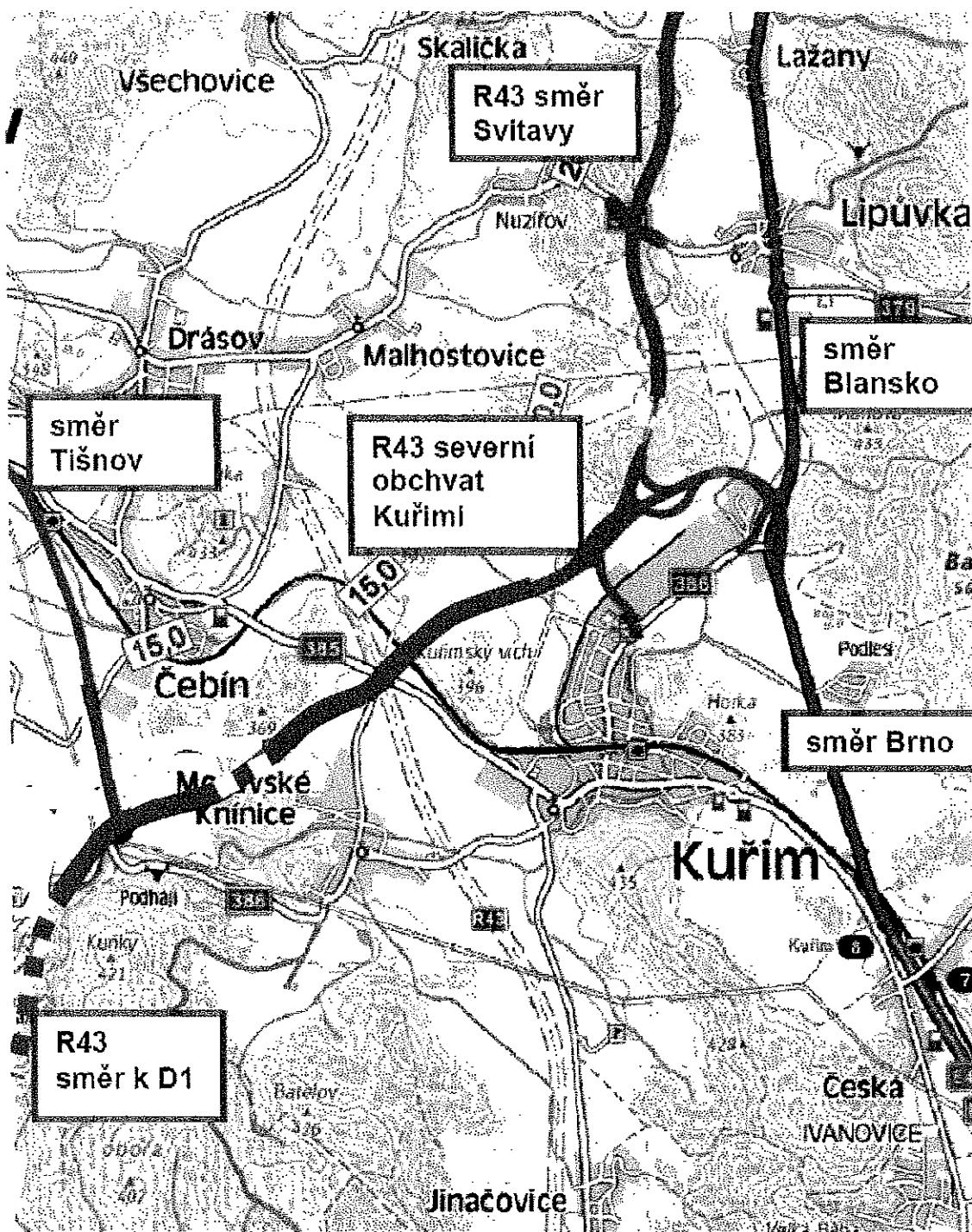
III. pověřuje

předsedu Senátu PČR Přemysla Sobotku, aby s tímto usnesením seznámil petenty, výše zmíněná ministerstva, Nejvyšší kontrolní úřad, Jihomoravský kraj a město Brno a aby požádal vládu, aby jejím prostřednictvím byl Senát PČR informován o postupu a realizaci záměrů týkajících se uvedeného problému.

Příloha 2: **Schéma možného trasování R43 Boskovickou brázdou**
(studie HBH Projekt s.r.o, 2005 – objednáno
Jihomoravským krajem)



Příloha 3: Schéma možného trasování R43 Boskovickou brázdou a její návaznosti prostorem okolo Kuřimi k Černé Hoře (Ing. Kalčík, 2009 – objednáno MŽP)



Kopie pro vlastní využití:

1. Ministerstvo dopravy ČR, ministr
2. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ministr
3. Ministerstvo pro životní prostředí ČR, ministr
4. Zastupitelstvo města Brna
5. Město Tišnov, tajemník městského úřadu
6. Město Kuřim, tajemník městského úřadu
7. Město Boskovice, tajemník městského úřadu
8. Ředitelství silnic a dálnic Praha, generální ředitel
9. Státní fond dopravní infrastruktury, ředitel

[illegible]

Zástupce petičního výboru: _____

[illegible]

Zástupce petičního výboru:

Jihomoravský kraj

odbor dopravy

Odbor kontrolní a právní
Mgr. Mikš, vedoucí odboru
zde

Brno 13.9.10
interní sdělení k č. j. S-JMK 129069/2010
Vyřizuje: Ing. Franek / kl. 1314

Vyjádření k petici

Vážený pane vedoucí,

na základě Vaši žádosti k petici ve věci "Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystřice-Troubsko" předáváme naše vyjádření.

Předně konstatujeme, že za text petice považujeme pouze text nazvaný TEXT PETICE uváděný v rámečku. Dalším přiloženým textem se níže nezabýváme. Dáváme na zvaženou, zda lze takovýto text vůbec podepisovat jménem petičního výboru, neboť se nejedná o procesní akt v rámci projednávání petice ani o text, který petenti četli nebo dokonce podepsali. Podepsání takového textu jménem petičního výboru považujeme za nepřijatelnou manipulaci.

K vlastnímu předmětu petice uvádíme:

Je potřeba vzít na vědomí, že petice se podepisuje více než 10 let a vznikala na základě jiné situace. Jistě i na základě této petice nechal investor stavby - ŘSD ČR - stavební řešení v Bystřici přepracovat. Snížila se niveleta mostu přes Svratku na úroveň přehradní zdi, zjednodušila se křižovatka R43 se silnicí II/384, úsek v průchodu sídlištěm je zastřešen. I požadavek na vypracování variant, uváděný v petici, je nyní (na rozdíl od doby vzniku petice) již irelevantní, petenti se dožadují již vykonaného.

K důvodům petice:

Každá rychlostní komunikace na sebe stáhne tranzitní dopravu. Negativa, která se v petici popisují (emise, kontaminace) budou ovšem působit v každé trase. Nelze pominout, že R43 není jen tranzitní komunikací - tranzit se v odhadech pohybuje do 10% zátěže - ale především přivaděčem regionální dopravy ze Svitavska, Hradecka, Blanenska do Brna. Pro tuto dopravu je trasa vedená 10 km od města boskovickou brázdou bez jakýchkoliv přivaděčů nepoužitelná. Pro Brno má R43 jako západní tangenta i ochrannou funkci, kdy odlehčuje velkému městskému okruhu. V případě nerealizace R43 v bystrcké stopě přenesení její zatížení velký městský okruh se stejnou nebo i horší konfigurací bydlení vůči komunikaci (Žabovřesky).

K požadavkům petice:

1, 2) Práce na přípravě úseku i mostu zahrnují práce prováděné investorem stavby, tedy Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

3) Varianty trasy R43 byly zpracovány JMK, zadavatelem studie byl OUPSŘ. Varianty R43 jsou prověřovány v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZUR), jednu z variant zpracovalo i Ministerstvo životního prostředí (i když zde se OD domnívá, že takováto činnost není v jeho kompetenci). Tento požadavek JMK již naplnil.

4), 5) Územní plán zóny MČ Bystřice a změna ÚPmB je plně v kompetenci SM Brna. Dotčeným orgánem v územním plánování ve věci rychlostních silnic je Ministerstvo dopravy.

6) "Dání do provozu", tedy kolaudační souhlas, případně rozhodnutí o předčasném užívání, vydává příslušný speciální stavební úřad pro rychlostní silnice I. tř., tzn. Ministerstvo dopravy.

7) O "vývoji situace" může informovat každý subjekt dle svých povinností a pravomocí, tzn. jak ŘSD ČR jako investor, tak město Brno jako pořizovatel územního plánu na úrovni obce či městské části, tak JMK jako pořizovatel ZUR, dále MD jako povolující orgán a zároveň garant koncepce rozvoje sítě dálnic a rychlostních silnic, potažmo i MMR jako pořizovatel Politiky územního rozvoje, v nichž je koridor R43 definován. O "vývoji situace" může informovat i obecný stavební úřad, který povede územní řízení ve věci.

OD žádné kompetence k naplnění požadavků nemá.

S pozdravem

Ing. Rostislav Snovický
vedoucí odboru dopravy

Na vědomí

- OUPSŘ (via e-mail)

Krajský úřad Jihomoravského kraje
odbor životního prostředí

Odbor kontrolní a právní
Oddělení stížností, petic a vnitřní
kontroly
zde

V Brně 15.9.2010
interní sdělení bez čj.
ke SpZn: S-JMK 129069/2010
Vyřizuje: Ing. Hájek/kl.2621

**„Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé
dálnice v úseku Kuřim – Bystřice – Troubsko“ - sdělení**

Odbor životního prostředí obdržel dne 13.9.2010 vaše interní sdělení se žádostí o odborné stanovisko k „Petici občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim – Bystřice – Troubsko“.

OŽP k uvedenému sděluje:

S problematikou přípravy rychlostní komunikace R43 v uvedeném úseku je OŽP konfrontován prakticky od samého vzniku krajského úřadu. Od února 2002 pak probíhá dosud neukončený proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) pro záměr **„Rychlostní komunikace R 43 v úseku dálnice D1 - Kuřim“** vedený v kompetenci Ministerstva životního prostředí. V rámci tohoto procesu zpracoval OŽP několik vyjádření jako dotčený orgán státní správy, v samostatné působnosti pak připravil podklady pro příslušná usnesení orgánů kraje vydávaná v rámci procesu posuzování. Podle poslední korespondence z roku 2008 a 2009, kterou má OŽP k dispozici, je momentální stav projednání takový, že Ministerstvo životního prostředí vrátilo dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí k přepracování oznamovateli - tj. Ředitelství silnic a dálnic ČR. V požadavcích na přepracování dokumentace je kladen důraz mimo jiné i na vazbu k projednávaným Zásadám územního rozvoje JMK.

OŽP se z principu vyjadřuje pouze k tomu řešení, které je předkládáno, přičemž předkladatelem a hlavním nositelem přípravy R43 je Ředitelství silnic a dálnic ČR. OŽP se vyjadřuje z hlediska dotčení zájmů chráněných právními předpisy na úseku životního prostředí. Úlohou OŽP v žádném případě není aktivní vyhledávání či navrhování alternativních variant trasy R43. V stejné pozici je OŽP též při zpracování a projednání územně plánovacích dokumentací všech stupňů, ve kterých jsou vymezovány koridory pro budoucí výstavbu R43.

Dlouhodobě neudržitelná dopravní situace na silnici I/43 a s tím související nevyhovující dopravní spojení severní části kraje s krajským městem nepochybně vyžadují nalezení vhodného řešení. Je však třeba rovněž upozornit, že autory petice preferovaná varianta trasy Boskovickou brázdou rovněž není zcela bezkolizní. Jednak se dotýká zájmů

chráněných právními předpisy na úseku životního prostředí, které musí být prověřeny posouzením SEA a EIA (např. kontakt s územím dvou přírodních parků, dotčení zvláště chráněného území apod.), jednak nelze předpokládat nekonfliktní projednání se samosprávami obcí v dotčeném území a s veřejností (existence nesouhlasných stanovisek obcí Veverská Bítýška, Hvozdec, Chudčice, existence petice občanů proti výstavbě rychlostní silnice R 43 tzv. Boskovickou brázdou atd.).

S pozdravem

Ing. Bc. Anna Hubáčková
vedoucí odboru
životního prostředí

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Odbor kontrolní a právní
Mgr. Mikš, vedoucí odboru
zde

v Brně 27.09.2010
interní sdělení: bez Č.j.
(k SpZn: S-JMK 129069/2010)
Vyřizuje: Ing. arch. Jana Děrdová / kl.1386

Odpověď na žádost o vyjádření

Odbor územního plánování a stavebního řádu obdržel dne 13.09.2010 interní sdělení OKP s žádostí o vyjádření k podání „**Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R 43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystřec-Troubsko.**“

1. K požadavkům petice uvádíme:

K požadavkům uvedeným v bodech 1), 2), 4), 5) a 6) petice uvádíme, že tyto se nevztahují k působnosti Jihomoravského kraje a jeho orgánů a proto byla ověřená kopie petice postoupena k dalšímu řízení Ministerstvu dopravy, Ředitelství silnic a dálnic a Statutárnímu městu Brnu.

Ad. bod 3)

Varianty trasy rychlostní silnice R43 byly Jihomoravským krajem zpracovány. OÚPSŘ zadal v roce 2004 „Vyhledávací studii trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“. Jihomoravský kraj má zpracován 2. Návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve kterých je rychlostní silnice R 43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim prověřována ve třech variantách, a to ve variantě „Bystrcké“, variantě „Boskovické“ a variantě „Optimalizované MŽP“. Tento požadavek petentů JMK již naplnil.

Ad. bod 7)

Kompetencí Jihomoravského kraje, co se týče řešení rychlostní silnice R43, je příprava územně plánovací dokumentace kraje tj. Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Občané kraje jsou o stavu pořizování ZÚR JMK průběžně informováni prostřednictvím webových stránek Jihomoravského kraje.

2. K jednotlivým bodům textu přiloženého k petici uvádíme:

Ad bod I.:

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě:

Článek 1 charakterizuje účel Rozhodnutí – účelem je vytvoření hlavních směrů (ve smyslu oblastí), které budou zahrnovat cíle, priority a hlavní rysy navrhovaných opatření v oblasti transevropské dopravní sítě; tyto hlavní směry stanoví projekty společného zájmu, jejichž provádění by mělo přispět k rozvoji sítě ve Společenství.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES je rozhodnutím, dle kterého jsou stanoveny rámce pro charakterizování projektů, na které je možné žádat finanční prostředky z prostředků Evropského společenství.

Toto rozhodnutí chápe krajský úřad jako jednu z právních norem, kterými se musí projektant ZÚR JMK řídit při jejich zpracování a současně musí odpovědět na otázku, zda lze rychlostní silnice R43 zařazenou do sítě TEN-T vést územím města Brna.

Ke zrušení ÚP VÚC Břeclavska podotýkáme, že důvodem uvedeným v příslušném rozsudku NSS byl nesprávný postup při vydání stanoviska dotčeného orgánu, a to Ministerstva životního prostředí, které při vydávání svého stanoviska nepostupovalo dle zákona č. 100/2001 Sb..

Ad bod II.:

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje přijalo na svém 27. zasedání konaném dne 23. září 2004 Strategii pořizování územně plánovací dokumentace Jihomoravského kraje, ze které vyplývá dlouhodobý úkol pořídít pro území kraje územně plánovací dokumentaci. Předmětné usnesení Zastupitelstva Jihomoravského kraje je naplňováno pořizováním Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, jejichž zadání bylo schváleno Zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 13. září 2007.

Ke zrušení části územního plánu města Brna (koridoru R43 v trase tzv. Hitlerovy dálnice) uvádíme, že až na základě nově stanovené formy a obsahu dokumentace ve stavebním zákoně se Nejvyšší správní soud pouští retroaktivně do přezkoumávání územních plánů schválených podle minulé právní úpravy. Nejvyšší správní soud v současné době zastává názor, že právní úprava „řízení o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části“ je velmi pravděpodobně v rozporu s principem právní jistoty, vyplývajícím z Ústavy ČR.

Ad bod III.:

V usneseníh Zastupitelstva Jihomoravského kraje podle zákona o krajích není odkaz na žádné ustanovení stavebního zákona, který je zákonem speciálním vůči zákonu o krajích při pořizování ZÚR. Jak vyplývá z těchto usnesení, zastupitelstvo kraje vyjádřilo svůj názor obecně bez přímé vazby či odkazu na proces pořizování a proto není ani možné jej jednoznačně vztáhnout na proces pořizování. Nelze tedy přistoupit na dedukce petentů, že schválením takovýchto usnesení dochází k narušení zákonného procesu pořizování ZÚR. Zadání ZÚR se těmito usneseními nemění a proces pořizování pokračuje nadále podle stavebního zákona.

K přijetí usnesení (např. k rychlostní silnici R43, Deklarace ZJMK k R52) nemusí mít zastupitelstvo kraje žádné speciální zákonné zmocnění. Zastupitelstvo kraje se usnází

v zájmu kraje a jeho občanů na základě Ústavy a zákona o krajích v záležitostech v působnosti kraje a vyjádření zastupitelstva kraje v těchto záležitostech je zcela legitimní.

Ad bod IV.:

V textu jsou uváděny body a) a b) návrhu usnesení Senátu Parlamentu ČR. Senát Parlamentu ČR přijal k petici usnesení viz příloha č. 5 materiálu.

Ad bod V.:

Bod se netýká působnosti Jihomoravského kraje, a proto se k němu nevyjadřujeme.

Ad bod VI.:

Rychlostní silnici R43 definuje Politika územního rozvoje ČR 2008 jako provázání silničních tahů dálnice D1 a rychlostní silnice R35. V úseku D1 – Kuřim obsahuje 2. Návrh ZÚR JMK tři varianty tohoto záměru, označené jako varianta „Bystrcká (D1-A)“, varianta „Boskovická (D1-B)“ a varianta „Optimalizovaná MŽP (D1-C)“. Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivu ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA), které zohledňuje závěry z „Hodnocení vlivu ZÚR JMK na veřejné zdraví (tzv. HIA). Z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM₁₀ (prašnost) je nejpříznivější varianta „Bystrcká“. Z hlediska nočního hluku je nejméně příznivá varianta „Optimalizovaná MŽP“, z porovnání varianty „Bystrcké“ s variantou „Boskovickou“ vychází příznivěji varianta „Bystrcká“.

Ad bod VII.:

Prostor Jinačovic a Rozdrojovic je součástí území intenzivních aglomeračních vazeb, které existují mezi městem Brnem a jeho okolím. Tato problematika je podrobně řešena „Územní studií aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“, která území Brněnské aglomerace vymezuje zvláště dosahem přímých funkčních vazeb obcí k jádru aglomerace. Územní studie analyzuje zákonitosti a specifika rozvoje tohoto území, následně pak obsahuje doporučení pro budoucí cílové uspořádání a využití tohoto území včetně definování základních rozvojových podmínek a limitujících rozvojových faktorů pro jednotlivé oblasti aglomerace. Rozvoj sídelní struktury je směřován do rozvojových aglomeračních směrů na Kuřim, Modřice a Šlapanice, kde je možno očekávat rozvoj pracovních příležitostí nebo plnohodnotných forem městského bydlení. Obce Jinačovice a Rozdrojovice patří do „oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS“, pro kterou je základní rozvojovou podmínkou, nezbytnou pro zajištění možného budoucího kvalitativního i kvantitativního rozvoje oblasti, realizace rychlostní silnice R43. Doporučení z této územní studie směřující do ZÚR JMK byla pro plánování a usměrňování územního rozvoje území Brněnské aglomerace zapracována do 2. Návrhu ZÚR JMK.

Ad bod VIII.:

V současné době platná Politika územního rozvoje ČR 2008 vymezuje kapacitní silnici R43 Brno–Svitavy/Moravská Třebová (E 461) a jako důvod vymezení stanovuje provázání silničních tahů D1 a R35 a zkvalitnění silničního spojení Brno – Svitavy / Moravská Třebová. Provéřit vedení koridoru územím Jihomoravského a Pardubického kraje je úkolem pro zásady územního rozvoje krajů. 2. Návrh ZÚR JMK je projednán s dotčenými orgány (dále jen DO), Ministerstvem pro místní rozvoj a se sousedními kraji. Nový Územní plán (ÚP) města Brna má od února 2010 odevzdaný

koncept. Oba dokumenty se tak z hlediska projednávání zejména problematiky rychlostní silnice R43 setkávají v době, kdy jejich souběžné projednání by umožnilo využití synergického efektu, kdy ZÚR JMK pro nový ÚP města Brna tvoří širší pozadí a odůvodnění jednotlivých variant R43 a naopak nový ÚP města Brna prověřuje ve větší podrobnosti možné dopady jednotlivých variant R43.

Dlouhodobě neudržitelná dopravní situace na silnici I/43 a s tím související nevyhovující dopravní spojení severní části kraje s krajským městem nepochybně vyžadují nalezení vhodného řešení. V této souvislosti je třeba upozornit, že autory petice preferovaná varianta „Boskovická“ rovněž není zcela bezkolizní.

Ad bod IX.:

Bod se netýká působnosti Jihomoravského kraje, a proto se k němu nevyjadřujeme.

Ad bod X. a XI.:

Současný nevyhovující stav řeší dle svých kompetencí jednotlivé orgány veřejné správy. Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví. Účelem zásad územního rozvoje však není řešení stávajícího stavu, nýbrž návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje) a stanovuje alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.

Zásady územního rozvoje jsou strategickým dokumentem, a proto rovněž hodnocení jejich vlivů na veřejné zdraví (tzv. HIA) se odehrává ve strategické rovině. Strategické hodnocení má stanovit, která z navrhovaných variant je pro veřejné zdraví výhodnější.

Doložení průkazu o respektování hygienických limitů je jedním ze základních předpokladů pro vydání závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v řízeních dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (dále jen KHS JMK) jako dotčený orgán chránící veřejné zdraví posoudila 2. Návrh ZÚR JMK. Ve stanovisku doporučuje vydání ZÚR JMK v co nejkratším časovém horizontu, protože představují naléhavý důvod převažujícího veřejného zájmu, tj. ochrany veřejného zdraví. KHS JMK považuje ZÚR JMK za základní strategický dokument směřující k eliminaci resp. minimalizaci potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek, a to především ve vztahu ke koncepčnímu řešení dopravního systému na území Jihomoravského kraje, neboť jednoznačné vymezení dopravního systému v ZÚR JMK, následně pak v územních plánech, je základním předpokladem pro zahájení předrealizačních a realizačních aktivit pro jednotlivé komunikace, které dle 2. Návrhu ZÚR JMK v převážné většině zajistí odklonění dopravy, zejména tranzitní, mimo obydlená území.

Ad bod XII.:

Bod se netýká působnosti Jihomoravského kraje, a proto se k němu nevyjadřujeme.

Ad bod XIII.:

OÚPSŘ projednal 2. Návrh ZÚR JMK včetně Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí a lokality

Natura 2000 a Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (tzv. HIA) s dotčenými orgány, ministerstvem a sousedními kraji ve smyslu § 37 odst. 2 a 4 stavebního zákona. Soulad pořizovaných ZÚR JMK s platnou legislativou ČR i EU vyplývá z obecných principů českého práva, stavební zákon jej pro proces pořizování ZÚR zakotvuje v ustanovení § 37.

V současné době jsou v rámci dohodovacích jednání s Ministerstvem životního prostředí vyjasňovány a upřesňovány požadavky tohoto dotčeného orgánu z hlediska jednotlivých zákonů (zákona o ochraně přírody a krajiny, zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, zákona o ochraně ovzduší, zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, horního zákona a zákona o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu).

Krajská hygienická stanice vydala k 2. Návrhu ZÚR JMK stanovisko z hlediska svých kompetencí, kterými hájí veřejné zájmy a není důvod toto stanovisko zpochybňovat (viz výše).

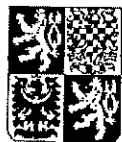
Ad bod XIV.:

Rychlostní silnice R43 je ve 2. Návrhu ZÚR JMK řešena ve variantách. Na základě vyhodnocení jednotlivých variant v ZÚR JMK a vypořádání stanovisek dotčených orgánů pořizovatel předloží Zastupitelstvu Jihomoravského kraje podklady k výběru variant.

S pozdravem

Ing. arch. Eva Hamrlová
vedoucí odboru

PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
SENÁT



5. funkční období

555.

USNESENÍ SENÁTU

ze 14. schůze dne 2. listopadu 2006

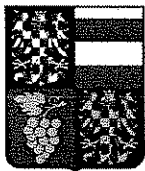
k petici proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystře-Troubsko /senátní tisk č. 359/

Senát

- **bere na vědomí** petici občanů „Petice proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystře-Troubsko“;
- **konstatuje**, že rozhodnutí o vedení trasy rychlostní komunikace je plně v kompetenci samosprávných orgánů Jihomoravského kraje, města Brna a dotčených obcí.

Přemysl Sobotka v. r.
předseda Senátu

Martin Mejstřík v. r.
ověřovatel Senátu



Zastupitelstvo Jihomoravského kraje

Žerotínovo nám. 3/5, 60182 Brno

V Brně dne 4. listopadu 2010
Č.j. JMK 129069/2010

Vážená paní,

dne 10. 9. 2010 zaevidoval Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále KrÚ JMK) petici občanů, které jako členka petičního výboru zastupujete, nazvanou: „*Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim – Bystrc - Troubsko.*“ Petice byla posouzena po právní stránce a bylo shledáno, že obsahově splňuje náležitosti dle zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním, pouze v plném rozsahu nesplňuje požadavek dle *Pravidel pro přijímání a vyřizování petic 3/INA-VOK*, schválených Radou Jihomoravského kraje, který říká, že: „*petice musí být předložena orgánům kraje v originálním znění, případně v ověřené kopii.*“ Na KrÚ JMK bylo dodáno 95 podpisových archů v originále, zbývajících 1743 archů bylo doloženo pouze v kopii. K vlastní petici bylo přiloženo ještě dalších 14 bodů Vašich názorů, výhrad a připomínek k uvedené problematice.

Z obsahu Vašeho podání je zřejmé, že nesouhlasíte s výstavbou a zprovozněním rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim – Bystrc – Troubsko. V závěru petice uvádíte požadavky zformulované do sedmi bodů.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje se seznámilo s Vaší peticí (včetně přiložených připomínek) a projednalo ji na svém 17. zasedání dne 4. listopadu 2010 (viz. příloha - výpis usnesení ze 17. zasedání ZJMK).

K požadavkům uvedeným v bodech 1), 2), 4), 5) a 6) petice uvádíme, že tyto se nevztahují k působnosti Jihomoravského kraje a jeho orgánů, a proto byla ověřená kopie petice postoupena k dalšímu řízení Ministerstvu dopravy, Ředitelství silnic a dálnic a Statutárnímu městu Brnu.

K požadavku v bodě 3) petice uvádíme, že varianty trasy rychlostní silnice R43 byly Jihomoravským krajem zpracovány. Odbor územního plánování a stavebního řádu KrÚ JMK zadal v roce 2004 „Vyhledávací studii trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“. Jihomoravský kraj má zpracovány Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve kterých je rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim prověřována ve třech variantách, a to ve variantě „Bystrcké“, variantě „Boskovické“ a variantě „Optimalizované MŽP“. Tento požadavek petentů Jihomoravský kraj již naplnil.

K požadavku v bodě 7) petice sdělujeme, že kompetencí kraje, co se týče řešení rychlostní silnice R43, je příprava územně plánovací dokumentace kraje tj. Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Občané kraje jsou o stavu pořizování ZÚR JMK průběžně informováni prostřednictvím webových stránek Jihomoravského kraje.

S pozdravem

Příloha: výpis usnesení ze 17. zasedání ZJMK

Vážená paní

