

Žalobní návrh na zrušení krajských zásad územního rozvoje je neopodstatněný. Stojí na hliněných nohou.

V červenci 2017 byl na Krajský soud v Brně podán Návrh na zrušení opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK). Vedení kraje byl předán žalobní návrh, který čítá více jak 200 stran textu a dalších listinných příloh.

„Nechápu, proč jde navrhovatelům o zrušení celých zásad územního rozvoje, když sami deklarují, že jim vadí jen některé záměry silnic a vymezení dopravních koridorů. Vždyť zásady územního rozvoje vymezují další řadu důležitých věcí pro rozvoj Jihomoravského kraje, jako např. železniční, leteckou, kombinovanou a cyklistickou dopravu. Například realizace protipovodňových opatření by byla znemožněna. Problém s protipovodňovými opatřeními by se týkal především města Brna. Ohroženy jsou i koridory pro energetiku, vodní hospodářství a územní systém ekologické stability. Z jistého úhlu pohledu můžeme tento požadavek navrhovatelů označit za egoistický. Osobně jsem byl velice překvapen tím, že v žalobním návrhu uváděná fakta jsou používána účelově, jednostranně a bez reálných základů, což mj. potvrzují odborníci Českého hydrometeorologického ústavu nebo odborníci na dopravu,“ uvedl Martin Maleček, náměstek hejtmana Jihomoravského kraje.

Navrhovatelé například tvrdí, že základním a nejvýznamnějším zdrojem emisí benzo(a)pyrenu je automobilová doprava. Odborníci na základě analýz dokazují, že to není pravda, protože zhruba 84 % emisí této škodliviny vyprodukuje lokální topeniště. Navrhovatelé ale chybují i v hodnocení kvality ovzduší. **„Na webu Českého hydrometeorologického ústavu jsou k dispozici data až do roku 2016, proč tedy končí navrhovatelé své hodnocení zpravidla rokem 2009? Hodnotit kvalitu ovzduší na základě 7 a více let starých dat a neuvést aktuální data je podle odborníků snaha o manipulaci a uvedení v omyl,“** upozornil náměstek Maleček. Například na straně 28 a 29 žalobního návrhu jsou sice data ze stanice Brno – Tuřany uvedena, nikoli však v ucelené řadě dat, která jsou zpřístupněna veřejnosti na webu ČHMÚ. Jak dokládá odborná analýza, ve skutečnosti se za posledních 7 let kvalita ovzduší zlepšuje.

Podobných nedostatků má žalobní návrh několik. Podle odborníků z hlediska kvality ovzduší jsou pasáže návrhu na zrušení ZÚR JMK neodborným, zavádějícím textem, jehož jedinou snahou je uvést čtenáře vědomě a účelově v naprostý omyl.

Více uvádíme v samostatné příloze *Reakce na návrh na zrušení ZÚR JMK, podaný soudu dne 10.7.2017 - OBLAST OCHRANY OVZDUŠÍ.*

Co se týká dopravy, žalobní návrh staví na jediném upřednostňovaném řešení nadřazené silniční sítě JMK podle studií Ing. Strnada. Základním principem těchto studií je nerealizovatelnost trasy D52 (podle staršího pojetí zákona o pozemních komunikacích R52) a její "náhrada" dálnicí D55 a "kapacitní komunikací" S8 (ve skutečnosti silnice I/38 nebo dálnice D38). Toto řešení má zajistit zásadní odklon tranzitní dopravy směřující dnes přes Brněnskou aglomeraci.

V Rakousku by "přesměrování" dopravy, dle studií Ing. Strnada, vyžadovalo kapacitní (dálniční) propojení od dnes rozestavěné dálnice A5 (tj. rakouský úsek spojení Brno – Vídeň) směrem na Břeclav. Trasa dálnice A5 na hranice u Mikulova (Drasenhofenu) je stanovena spolkovým zákonem z roku 1999. **„Není znám ze strany rakouského státu nebo země Dolní Rakousko žádný podnět zabývat se dálničním propojením v prostoru Břeclav – Reintal. Toto propojení není sledováno ani z české strany v politice územního rozvoje. Z těchto důvodů není možné založit realizovatelné řešení nadřazené silniční sítě, začleněné do mezinárodních koridorů stanovených Nařízením Evropského**

parlamentu a Rady, na dálničním propojení Břeclav – Reintal, jak řeší ve svých studiích inženýr Strnad,“ dodal náměstek Maleček.

Žalobní návrh dále staví na domněnce zavlékání tranzitní dopravy po dálnici D52 do několika městských částí Brna a zatěžování Brna tranzitní dopravou, zatímco koncepce Strnadových studií o sobě tvrdí, že vytváří ochranný systém pro brněnskou aglomeraci a Brno. Základním problémem studií Ing. Strnada je, že navrhuje silniční síť bez náležitého modelování a grafického zpracování pouze na základě slovních hypotéz.

Při zpracování ZÚR JMK byly přesto studie Ing. Strnada vzaty jako podklad pro vypracování jednoho ze scénářů rozvoje nadřazené silniční sítě kraje. **„Vzhledem k tomu, že ZÚR Vysočina a ZÚR Zlínského kraje jsou již dříve vydány, jsou účinné a v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, nemohou Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ani teoreticky přijímat řešení, která by mohla vyvolávat např. změny v trasování komunikací na území sousedních krajů. Žalobní návrh navíc ještě spekuluje s obchvatem Vídně z hlediska tranzitní dopravy, který má směřovat dopravu na D52. Je nutno ale zmínit i budoucí bratislavský okruh D4 a propojení D3 z Žiliny do Polska, které vytvoří plánovanou paralelní trasu v rámci evropských koridorů pro vztah Rakousko – Polsko,**“ řekl Maleček.

Navrhovatelé v žalobním návrhu staví na dohadech, že koncepce páteřní silniční infrastruktury v ZÚR JMK jako celek byla vymezena jako torzo. ZÚR JMK koncepci silniční dopravy jednoznačně stanovují. Koncepce je v odůvodnění ZÚR JMK podrobně popsána a je graficky znázorněna. **„Navrhovatelé účelově zaměňují neurčení přesné trasy jedné komunikace, která je součástí koncepce, za její neexistenci. Z grafu uvedeného v odůvodnění k ZÚR je zcela zřejmé, že pouze v cca 2/5 své trasy na území kraje nemá jediná komunikace (D43) definitivně určený koridor, ale několik koridorů možných, určených k prověření (= územní rezervy). V žádném případě se tedy nejedná o nějaké torzo, jak tvrdí navrhovatelé,**“ uzavřel Maleček.

Více uvádíme v samostatné příloze *Reakce na návrh na zrušení ZÚR JMK, podaný soudu dne 10.7.2017 – Odbor dopravy JMK.*

Jihomoravský kraj projevil bezprecedentní otevřenost při zpracování současných zásad územního rozvoje a udělal maximum pro jejich věcnou i formální správnost. Vycházel z politiky územního rozvoje, stavebního zákona a rozsudku soudu k předchozím zásadám. Všechny kroky byly průběžně konzultovány s odborníky na právní oblast územního plánování. Veřejné projednání se konalo ve všech okresech JMK. **„Navrhovatelé vytýkají platným zásadám použití územních rezerv. Jihomoravský kraj při vymezení územních rezerv postupoval v souladu s politikou územního rozvoje, stavebním zákonem a ustálenou judikaturou Nejvyššího správního soudu,**“ říká Maleček. Navíc všechny své kroky Jihomoravský kraj prezentoval na webu zurka.cz.

Pokud by došlo k opětovnému zrušení tohoto dokumentu, pak by byli poškozeni nejen obyvatelé Jihomoravského kraje, ale i další, kteří územím projíždí, navíc by se všechny práce zdržely o minimálně další tři roky. Právě proto, aby ke zrušení tohoto dokumentu nedošlo, se proti žalobnímu návrhu chtějí postavit mnohá města a obce jižní Moravy. Vedle toho byla zveřejněna *„Petice na podporu přípravy a realizace D43 (Brno-Moravská Třebová) a Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“.*

Důsledky případného opětovného zrušení ZÚR JMK:

Opětovné zrušení ZÚR JMK by oddálilo přípravu všech záměrů navržených v ZÚR JMK. Obce vnímají nejcitelněji chybějící přeložky a obchvaty na silniční síti.

U páteřní silniční sítě (dálnice a silnice I. třídy) by byly postiženy obce kolem:

D55

- 11 přímo dotčených obcí, zejména Moravský Písek, Bzenec, Rohatec, Hodonín, Lužice, Mikulčice, Břeclav
- další obce, kterým řešení D55 odvede významnou část tranzitní dopravy z obcí na D55 (Veselí nad Moravou, Vnorovy, Strážnice, Petrov)

D52

- 7 přímo dotčených obcí, zejména Pohořelice a Mikulov,
- chybějící spojení JMK s Rakouskem, zejména zvýšení komfortu (plynulost, bezpečnost) cesty do Vídně

D1 a D2

- nedostatečná kapacita D1 i D2 v Brně a jeho okolí (plynulost dopravy by přitom vedla i ke zlepšení kvality ovzduší)

D43

- zrušení ZÚR JMK povede k oddálení výběru varianty D43 (ZÚR JMK stabilizuje koncepci silniční dopravy, v níž územní studie nyní prověřuje varianty)
- obce na silnici I/43 jsou zatíženy průjezdnou dopravou, řešení v nedohlednu
- špatná dostupnost severní části kraje (Velké Opatovice, Boskovice,...) do Brna i na sever (D35)
- chybí druhý silniční „vstup“ do Brna ze severu, což vede k přetížení Velkého městského okruhu

I/38 – obchvat Znojma








- zdržení realizace chybějící části obchvatu Znojma (obchvat v ÚP Znojmo byl zrušen rozsudkem soudu), což vede k přetížení centra Znojma

U **krajských silnic** jde zejména o chybějící obchvaty obcí (odvedení průjezdné dopravy mimo zástavbu), např. obchvaty Bosonoh, Tuřan, Slatiny a Chrlic v Brně, obchvat Želešic, Hradčan, Čebína, Blučiny, obcí na silnici II/374 (Spešov, Rájec Jestřebí, Lhota Rapotina, Doubravice nad Svitavou).

U **elektroenergetiky** je potřeba posílit přenosovou soustavu (ČEPS, ČEZ), u **plynárenství** posílení přepravy plynu a zajištění bezpečnosti (RWE, NET4GAS). Potenciální riziko – území JMK bez energií.

U **protipovodňové ochrany** je úkolem ochrana obyvatel před ohrožením povodněmi, i tato opatření by byla v nedohlednu!

Koncepce silniční dopravy v ZÚR JMK

-  KORIDOR DÁLNIČE STÁVAJÍCÍ
-  KORIDOR SILNICE STÁVAJÍCÍ
-  KORIDOR DÁLNIČE NAVRHOVANÝ
-  KORIDOR SILNICE NAVRHOVANÝ
-  KORIDOR DÁLNIČE NAVRHOVANÝ, TRASA K PROVĚŘENÍ
-  KORIDOR OSTATNÍ VÝZNAMNÉ SILNICE STÁVAJÍCÍ
-  KORIDOR OSTATNÍ VÝZNAMNÉ SILNICE NAVRHOVANÝ, K PROVĚŘENÍ
- D55** OZNAČENÍ KOMUNIKACE
- (R55)** NÁZEV KORIDORU V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR

