

**Reakce na návrh na zrušení ZÚR JMK, podaný u soudu dne 10.7.2017.
Odbor dopravy JMK**

**Vypracoval: Ing. Michal Franek, vedoucí Oddělení rozvoje dopravy Odboru dopravy JMK
(tel.: 54165 1314, email: franek.michal@kr-jihomoravsky.cz)**

Níže uvedený text je spjat výhradně s dopravním řešením ZÚR JMK ve světle podané žaloby (návrhu na zrušení opatření obecné povahy ZÚR JMK). Neřeší problematiku z hlediska dalších aspektů ZÚR JMK.

Žaloba staví na jediném, upřednostňovaném řešení. Tím je řešení nadřazené silniční síť JMK podle studií Ing. Strnada.

Pro studie vytvářené postupně v letech 2007 až 2012 se vžil název tzv. Alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada. Základním axiomem^[1] studií je nerealizovatelnost trasy D52 (podle staršího pojetí zákona o pozemních komunikacích R52)^[2] a její "náhrada" dálnic 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 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 síť, začleněné do mezinárodních koridorů stanovených Nařízením Evropského parlamentu a Rady, na dálničním propojení Břeclav – Reintal, jak činí řešení studií Strnad.**

Navíc, pokud by nebyla realizovaná D52, přímo by se to dotklo 7 měst a obcí. Nejvíce pak Mikulova. Došlo by ke snížení komfortu, plynulosti a bezpečnosti.

Žaloba staví na domněnce zavlékání tranzitní dopravy po dálnici D52 do několika městských částí Brna, a zatěžování Brna tranzitní dopravou, zatímco koncepce studií Strnad o sobě tvrdí, že vytváří ochranný systém pro brněnskou aglomeraci a Brno.

Základním problémem studií Ing. Strnada je, že navrhují silniční síť na základě slovních hypotéz. Matematické hypotézy, tedy modely, zahrnující celý kraj, nejsou ve studiích doloženy, případně se odvolávají na model, který řeší jen určitou část JMK.

Při zpracování ZÚR JMK byly přesto studie Ing. Strnada vzaty jako podklad^[3] pro vypracování jednoho ze scénářů rozvoje nadřazené silniční síť kraje. Scénáře byly zasazeny do "mapy" potenciálu rozvoje kraje a bylo hodnoceno, jakým způsobem jsou schopny zajistit dopravní vazby v území a mimo kraj. Pro modelování dopravy byly z nich vybrány 4 základní.

Toto modelování prokázalo, že řešení studií Ing. Strnada (scénář B v ZÚR JMK) odvádí z brněnské oblasti 3 % (slovy tři procenta) všech vozidel (v těžkých vozidlech 5 % (pět procent)) řešení dle Generelu dopravy (scénář C v ZÚR JMK). A to mimo jiné za cenu nedokončení dálnice D52 Brno – Vídeň, která slouží i pro vnitrokrajskou dopravu, kdy s přibývajícím intenzitou na cestě k Brnu podíl tranzitu klesá. I kdyby snad řešení Ing. Strnada znatelně odklonilo z brněnské aglomerace tranzit na tangenciální trasy I/38 a D55, jak se rétoricky spekuluje, je třeba

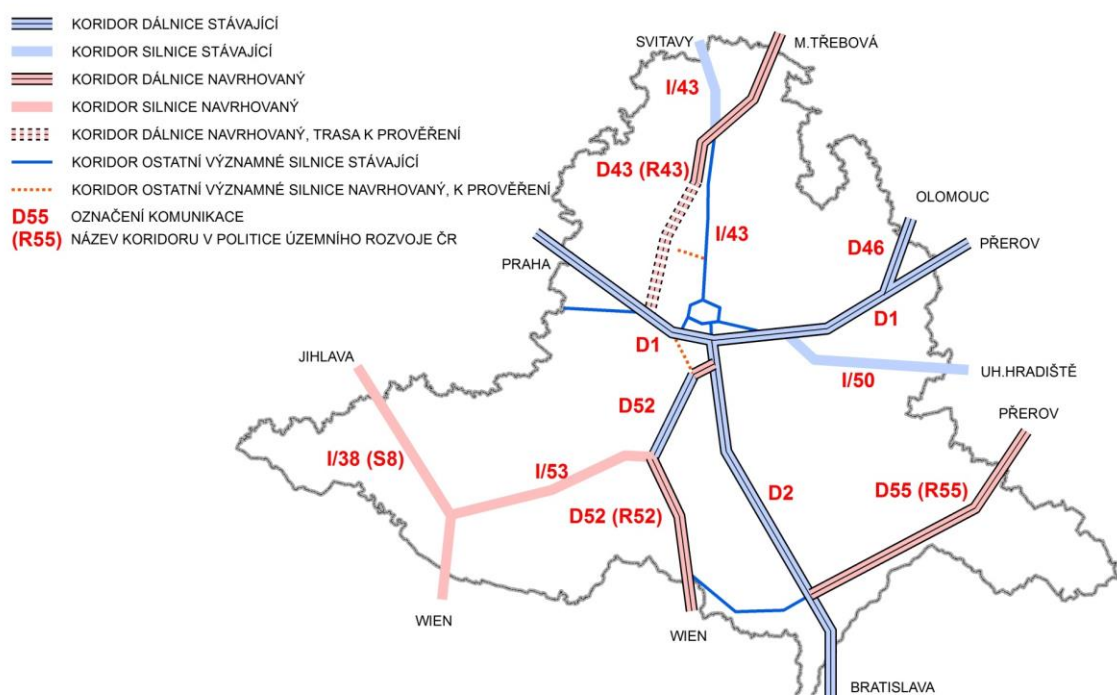
vnímat, že tyto silnice jsou v Jihlavě respektive v Otrokovicích v obdobných polohách k zástavbě, jako dálniční komunikace v Brně. **Vzhledem k tomu, že ZÚR Vysočina a ZÚR Zlínského kraje jsou již dříve vydány, jsou účinné a v souladu s politikou územního rozvoje, nemohou ZÚR JMK ani teoreticky přijímat řešení, která by mohla vyvolávat např. změny v trasování komunikací na území sousedních krajů.**

Pro zhodnocení údajného zavlékání dopravy do městských částí Brna je nutné vidět navrhované řešení nadřazené sítě v ZÚR JMK. Navržené řešení D52 stahuje dopravu z Vídeňské ul. (bydlení v Modřicích, cyklisté, pěší, tramvaje) jižní tangentou vedenou prostorem mezi Modřicemi a Chrlícemi na stávající dálnici D2. Řešení tak **zlepšuje stávající komunikace pro reálně existující dnešní tranzitní vztahy**. Mezinárodní Baltsko – jaderský koridor, kterým se v žalobě operuje, byl na stávajících komunikacích de facto "ustaven" již v roce 2006 a návrh ZÚR JMK žádný nový koridor nikam nepřivádí. **Žaloba z hlediska tranzitní dopravy spekuluje s obchvatem Vídně, 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.**

Nekorektní je v žalobě i vyčíslení zkrácení trasy Vídeň – Katowice podle řešení studií Ing. Strnada oproti řešení ve vydaných ZÚR JMK. Každý si může na počítači v mapách zjistit, zda by trasa (žaloba pro efekt udává součet rozdílů cest tam i zpět) přes Břeclav oproti trase přes Brno byla v budoucnu kratší o 70 km.

Žaloba staví na domněnce, že nebyla vymezena koncepce páteřní silniční infrastruktury v ZÚR JMK jako celek, a tvrdí, že se vymezilo pouze její torzo.

ZÚR JMK jednoznačně stanovují koncepci silniční dopravy. Koncepce je v odůvodnění ZÚR JMK podrobně popsána a pak je graficky znázorněna. V celé žalobě se zcela účelově **zaměňuje neurčení přesné trasy** jedné komunikace, **která je součástí koncepce, za neexistenci koncepce**. Z odůvodnění k ZÚR JMK uváděného grafu je zcela zřejmé, že pouze v cca 2/5 své trasy na území kraje nemá jedna komunikace (D43) definitivně určený koridor, ale několik koridorů možných, určených k prověření (= územní rezervy). **V žádném případě se tedy nejedná o nějaké torzo, jak se křečovitě snaží vnucovat žaloba.**



Žaloba staví na domněnce, že ZÚR JMK má řešit ekonomické aspekty variant silniční sítě

Celá ekonomika se v žalobě smrškla do řešení investičních nákladů výstavby, s premisou co je levnější – je výhodnější^[4]. Studie Strnad 2007 tvrdila, že cenový rozdíl "oficiální" a alternativní varianty je cca 30 mld. Studie Strnad 2012 už tvrdí rozdíl téměř 50 mld. Kč. Ovšem v obou studiích jsou doloženy pouze částky, ale už nikoliv výpočet těchto částek. Ve studii 2007 je uváděno, že částky jsou přebrány z materiálu GEPARDI^[5], přičemž některé oceněné akce v tomto materiálu vůbec uvedeny nejsou (!). Ve studii 2012 v alternativní variantě nejsou uvedeny vícenáklady na trasu S8 (která nahrazuje R52, jejíž náklady jsou samozřejmě do oficiální varianty zahrnuty). V oficiální variantě je silnice I/38 (trasa S8) sledována jako dvoupruhová. Je velmi pravděpodobné, že pokud by byla do evropské sítě zahrnuta S8 jako náhrada D52, muselo by se jednat o silnici vícepruhovou a navíc s odlišným (náročnějším) trasováním, zejména ve styku se sídly – např. samotná studie uvažuje odtaženější, a tím i delší obchvat Znojma. Náklady trasy S8 by byly v alternativní variantě významně vyšší než v oficiální. **Žalobci nejsou schopni dokázat pravdivost zdroje prezentovaných nákladů** a zřejmě ani náklady samotné.

Určitý pokus o ekonomické hodnocení se objevuje v žalobě jen v posuzování vhodnosti dálničního řešení D43 v severní části kraje. Na rozdíl od argumentace v jiných částech žaloby, kde se zdůrazňuje zvýšení intenzit dopravy pro modelovaný rok 2035, je ale vhodnost konfrontována s intenzitami ze sčítání 2016. Nadto ZÚR JMK vymezují koridor pro komunikaci, nikoliv šířkovou kategorii ani nevylučují možnost postupné realizace jedním pásem.

[1] Axiom (z řec. axióma, to co se uznává) je tvrzení, které se předem pokládá za platné, a tudíž se nedokazuje.

[2] *Z rozsudku Nejvyššího správního soudu (NSS) 1 Ao 7/2011 - 526: [143] "... Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná."*

[3] V lednu 2013 zaslali někteří žalobci (obce) petici JMK ohledně uplatnění tzv. alternativní koncepce dle studie Strnad 2012, cit: "... Tato studie naopak obsahuje odborně doloženou alternativní koncepci, ...". Na upozornění JMK, že studie neřeší ucelenou dopravní koncepci a žadatelé by měly chybějící dopracovat, reagovali žalobci sdělením cit.: "... požadavkem obcí nebylo, aby studie Ing. Strnada byly posuzovány přímo jako alternativní varianty dopravní koncepce, ale aby se při nalézání a posuzování variant dopravní koncepce z těchto studií vycházelo, ... nelze od obcí očekávat, že kraji předloží kompletně zpracovanou ucelenou dopravní koncepci aby zpracování variantního řešení zajistil kraj ...". Kraj tedy z koncepce vycházel v modelovém scénáři B a chybějící prvky dopracoval a to tak, aby model C ztratil atraktivitu. Následně tytéž obce v žalobě dopracování napadají. I při odhlédnutí od morálně problematického počínání, to prokazuje dlouhodobou a cílenou snahu některých žalobců zpracování ZÚR sabotovat za každou cenu.

[4] Z žaloby: "... varianta označená jako „konceptní scénář B“ by byla mnohem levnější ...".

[5] Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, Ministerstvo dopravy 2006.