

Záznam
Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
kulatý stůl

**k záměrům Jihovýchodní tangenty, Jižní tangenty, Jihozápadní tangenty,
rychlostní silnice R52, silnice I/40 a obchvatu Břeclavi, rychlostní silnice R55,
rychlostní silnice R43 a obchvatu Kuřimi**

konaný dne 04.06.2014 v zasedací místnosti č. 240 KrÚ JMK

Přítomni: dle prezenční listiny

Úvodní slovo jménem samosprávy Jihomoravského kraje

Setkání zahájil Ing. Antonín Tesařík, člen Rady Jihomoravského kraje pověřený zabezpečováním samosprávných úkolů v oblasti tvořené náplní činnosti odboru územního plánování a stavebního řádu. Přivítal přítomné a uvedl, že setkání je součástí komunikace samosprávy Jihomoravského kraje s obcemi a občanskými iniciativami/spolky s cílem pořídit Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) – koncepční dokument územního rozvoje kraje.

Úvodní slovo pořizovatele ZÚR JMK

Ing. arch. Eva Hamrlová, vedoucí OÚPSŘ informovala o dosavadním postupu pořizování ZÚR JMK.

Prezentace

Projektant ZÚR JMK pod vedením Ing. arch. Ciznerové z Urbanistického střediska Brno, spol. s r.o. a Ing. Wichsové z Atelieru T-plan, s.r.o. představil zpracovatelský tým a upřesnil, že cílem tohoto setkání je diskuse k záměrům Jihovýchodní tangenty, Jižní tangenty, Jihozápadní tangenty, rychlostní silnice R52, silnice I/40 a obchvatu Břeclavi, rychlostní silnice R55, rychlostní silnice R43 a obchvatu Kuřimi, které budou prověřovány v rámci zpracování ZÚR JMK. Současně informoval o tom, že smyslem kulatého stolu je představit podklady vztahující se k jednotlivým prověřovaným záměrům a vyslechnout názory, podněty a informace spolků.

Diskuze

K záměru rychlostní silnice R52

Zástupkyně spolku „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“: Jaké jsou dopady rychlostní silnice na obec a jaké bude připojení obce – doprovodnou komunikací?

Projektant ZÚR JMK: ZÚR neřeší technické provedení staveb, ale vymezují pro ně koridory. Dopady prověřuje podrobnější odborný podklad rezortu dopravy.

Zástupkyně Strany zelených: Jaké varianty budou porovnávány a posuzovány?

Projektant ZÚR JMK: Minimálně varianty, které byly předmětem hodnocení EIA.

Zástupkyně spolku „Občanské sdružení Drnholec – Výslunní“: Chtěla bych, aby bylo řešeno rychle; kdyby byla silnice otevřena dnes, tak už je pozdě.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Používají se podklady od Ing. Strnada? Máte stanovisko, které zpracovaly Děti Země a DHV?

Projektant ZÚR JMK: Součástí prací na ZÚR JMK je modelování výhledového stavu silniční sítě JMK, v něm se prověřuje jako koncepční scénář varianta dle návrhu Ing. Strnada.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Není-li v prezentaci uvedena studie od Ing. Strnada, prezentace je pro mne nepřesvědčivá.

Poživatel ZÚR JMK: Tři studie od Ing. Strnada jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou Zadání ZÚR JMK. Schválené Zadání ZÚR JMK je k dispozici na webu jihomoravského kraje (cesta: *krajský úřad – dokumenty odborů krajského úřadu – OÚPSŘ – Zásady územního plánování Jihomoravského kraje – Zadání ZÚR JMK*; adresa – <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=203631&TypeID=2>). Prověříme, zda stanovisko, které zpracovaly Děti Země a DHV, je součástí podkladů.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Proč se posuzují 2 varianty, když už je znám výsledek ze stanoviska EIA?

Projektant ZÚR JMK: Jednoznačně je dáno přechodové místo na česko-rakouské hranici. ZÚR JMK jsou koncepcí, ve které je řešení prověřováno a posuzováno na strategické úrovni. EIA a SEA jsou dva rozdílné procesy.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Proč není jeden koridor?

Projektant ZÚR JMK: Zvažujeme dva koridory, protože jedním by bylo „blokováno“ příliš velké území.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Jaké je řešení na rakouské straně, v jakém profilu je připravován obchvat Drasenhofenu?

Projektant ZÚR JMK: Po Poysdorf ve čtyřpruhu, dále směrem k českým hranicím podélná etapizace, tj. nejprve dvoupruh a poté čtyřpruh.

Poživatel ZÚR JMK: Upozornění, že ZÚR JMK jako koncepci hodnotíme strategicky, tj. SEA je součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj.

Zástupce „ANO 2011“: Jak bude řešeno spojení Znojma a Pohořelic a napojení na R52 u Pohořelic?

Poživatel ZÚR JMK: Je to otázka homogenizace stávající silnice I/53 s obchvatem Lechovic.

Zástupce „OS Drásov“: Zajímá nás rozvoj celého území, napojení komunikacemi je první předpoklad rozvoje území, napojení území je věcí koncepce – mělo by se pojímat v celém komplexu. ZÚR JMK byly zrušeny, proč se do územního plánu (dále také ÚP) Všechovic dává dálnice, když nejsou ZÚR. V Drásově se má stavět cca 100 rodinných domů, tito lidé se budou bránit žalobami. Proč není postupováno jako v cizině, opět postupujete stejným způsobem – do dědiny cpete dálnici. K EIA může a nemusí být přihlédnuto, má to být vyřadováno pořádně ze všech hledisek, napojení neplatí stát ale kraj a především obce. Díky Evropské komisi se má do konce roku změnit legislativa, aby byla umožněna větší účast veřejnosti na projednávání.

Projektant ZÚR JMK: Mluvíme o ZÚR ne o ÚP, proto jsme dnes tady, nejdeme obráceně. Všechny křižovatky na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy jsou součástí staveb, jsou investovány ze státních prostředků včetně přípojek, pokud jsou podmiňujícími stavbami. V ZÚR budou koridory i napojovací body navazující dopravní síť.

Poživatel ZÚR JMK: Bude řešena celá dopravní síť, dnes jsou představovány hlavní záměry.

Zástupkyně spolku „Čisté Šlapanice“: Děkuji za setkání, že se o ZÚR můžeme bavit, ale vnímám, co říkali předchozí řečníci k nadmístním záměrům v územních plánech. Stačilo by, aby krajský úřad přestal podporovat nadmístní záměry v ÚP.

Požizovatel ZÚR JMK: Situace je opačná. V území jsou prověřovány záměry, koridory jsou hájeny formou územní rezervy, tj. nemůžeme je z ÚP vypustit do doby, než bude o záměru v ZÚR JMK rozhodnuto.

Radní JMK: Kraj podporuje pořizování územních plánů dotačním programem. Nemá-li obec územní plán, je velké riziko, že nebude moci čerpat peníze z evropských fondů. Ještě nebylo zmíněno, že probíhá dopravní modelování jako podklad pro ZÚR JMK. Měl osobně podklady od Ing. Strnada v rukou, byly předány projektantovi ZÚR JMK.

Zástupce spolku „Voda z Tetčic“: Vysvětlili jste, že která obec nemá územní plán, nedostane dotaci z EU. Dotační program vnímám jako nepřiměřený tlak na obce. Nutit obce přes financování, aby do ÚP dávaly koridory z neexistujících ZÚR, je nepřípustné.

Požizovatel ZÚR JMK: Neexistuje povinnost pro obce mít územní plán. Kraj má Územně analytické podklady (dále také ÚAP), v nich jsou obsaženy nadmístní záměry. Do doby rozhodnutí o nich v ZÚR JMK nemůže kraj rezignovat na jejich hájení. Územně plánovací činnost je dlouhodobý proces, kraj musí varianty vyhodnocovat. Pokud není rozhodnuto, která varianta je nejlepší, nemůže opustit všechny ostatní.

Zástupce spolku „Voda z Tetčic“: ÚAP nejsou právně závazné. Kraj nemůže souhlasit s nadmístními záměry v ÚP.

Požizovatel ZÚR JMK: Nebylo řečeno, že jsou právně závazné, ale že jsou územně plánovacím podkladem; na hájení v nich sledovaných záměrů nemůže kraj rezignovat.

Radní JMK: Je absurdní, že by kraj přes dotace takto tlačil na obce, bylo mluveno o EU a obvyklé podmínce. Připomněl, že smyslem kulatého stolu je diskuse o všem co přítomní zástupci spolků považují vůči ZÚR JMK za důležité; tyto informace z terénu jsou pro projektanta ZÚR JMK důležité.

K záměru I/38, obchvat Znojma

Zástupkyně spolku „o.s. Obchvat“: Historicky přes Znojmo vedla cesta Praha – Vídeň. Zaujalo mne, že vycházíte z aktuálního stavu, pak se ptám kraje na obchvat Znojma, který už od 70. let se řeší stejně. To co se plánuje v ZÚR a ÚP Znojmo není žádná změna. Souhlasíme s obchvatem, ale nelze mrhat finančními prostředky, obchvat a 4 MUK jsou přímo ve městě, proč nenecháte město, aby silnici dobudovalo. V 80. letech byl navržen obchvat dále od města. Apeluji na to, aby byl dál od města a aby to byla městská silnice.

Požizovatel ZÚR JMK: ÚP byl přezkoumáván soudem. NSS posoudil, že je obchvat Znojma v pořádku.

Zástupce spolku „Frank Bold Society“: Ze stavebního zákona vyplývá povinnost, aby obce měly územní plán do roku 2016. Dále – chceme, aby průmyslová zóna u Šlapanic nebyla jako územní rezerva. Všichni chceme, aby se ZÚR posoudila jako celek, ne po jednotlivých položkách, jaké jsou celkové dopady. NSS zrušil ZÚR kvůli kumulativním a synergickým vlivům.

Požizovatel ZÚR JMK: Pro obce není povinnost mít územní plán; pokud mají starý územní plán, pak musí aktualizovat do roku 2020, aby byl dále platný.

Zástupce spolku „Občanské sdružení proti stavbě rychlostní silnice R43 Boskovickou brázdou“: Bavíme se hodně v právní rovině, ale v územním plánování apeluje na zdravý rozum. Obce v „boskovické brázdě“ jsou nuceny k držení územních rezerv v územních plánech. Obce jsou v obrácené situaci, kromě VRT nic neměly. Na základě ÚAP jsou vynucovány územní rezervy pro silnice, kde nikdy plánovány nebyly.

Zástupce spolku „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52“: Mělo by být posuzováno postupně – ochrana zdraví občanů, ekonomie, politika. Je třeba říct, jak bude systém silnic fungovat jako celek. Přes nás jezdí tranzit (do Rakouska), veškerá doprava má být dle směrnice EU vedena mimo sídelní celky. Řeči se vedou už od 80. let a nic se nerealizuje. Proč se my obyčejní občané máme sdružovat, abychom hájili vlastní zájmy? Úředníci jsou placeni z našich daní.

Zástupkyně „Strany zelených“: Kulatý stůl není pojmut správně, tj. dělení na jednotlivé záměry, měly být celé koncepce. Vrátila se k diskusi, které varianty budou prověřovány u záměru R52, proč by měla být posuzována varianta, která neprošla EIA? Usnesení vlády by se neměla brát jako nepřekročitelná, víme, jak se s nimi nakládá (např. Brno v rozporu s usnesením vlády Černovickou terasu). Usnesení vlády není závazný vstup pro ZÚR. Když se dělají ZÚR znovu, doporučuje opustit klišé a podívat se na to koncepčně.

Pořizovatel ZÚR JMK: Chtěli jsme slyšet vaše podněty, tj. informace z území, proto jsou kulaté stoly organizovány. Dnes se představují vstupy/podklady pro ZÚR JMK (ne navrhovaná řešení), k nim jsme čekali diskusi. K závaznosti podkladů, nejde jen o usnesení vlády. PÚR ČR je pro pořizování ZÚR závazná.

Zástupce spolku „Voda z Tetčic“: Málokdo to ví, že usnesení vlády není právně vymahatelné.

Pořizovatel ZÚR JMK: ZÚR se pořizují v přenesení působnosti. PÚR ČR je jednoznačným závazným podkladem, krajský úřad se musí zodpovídat z jejího naplnění (MMR v rámci stanoviska k ZÚR).

Zástupce spolku „Frank Bold Society“: K tomu se vyjádřil NSS, PÚR není tak právně závazná, aby se nemohly vyhodnotit varianty, není dogma, tj. v ZÚR i varianty, které jsou v rozporu s PÚR. To co tvrdí pořizovatel, není pravda.

Pořizovatel ZÚR JMK: ZÚR JMK musí prověřit, zda lze s R52 územím projít; řešení lze změnit na základě prověření.

Zástupce spolku „Voda z Tetčic“: Chystá se změna PÚR ČR, bude jiná. Zkuste svůj názor, že PÚR je závazná pro ZÚR přenést dál, tj. ZÚR jsou závazné pro ÚP.

K záměru rychlostní silnice R43

- k R43 – první úsek „Troubsko – Kuřim“:

Zástupce „ANO 2011“: Modelování se asi týká jen počtu aut a nikoli kam auta jezdí = cílů tras. To se dá vysledovat – doporučuje zadat studii. Čím bude R43 od Brna dál, tím je varianta z hlediska ovzduší výhodnější. Přes Brno jde 5 toků tranzitní dopravy. Nejdůležitějším zdrojem dopravy jsou vlastní brňáci, nutit je jezdit přes Veverskou Bítýšku je nesmysl. Původní záměr tunel pod Brnem nikde není uveden. V aktualizaci ÚP města Brna se D2 prodlužuje až ke Zvonaře.

Pořizovatel ZÚR JMK: Varianty byly uvažovány v rámci EIA.

Zástupce „OS Drásov“: Město Kuřim má průzkum dopravních intenzit, ze kterého vyplývá, že 75 % tvoří obslužná a 25 % tvoří tranzitní doprava. U Kuřimi se prověřuje S a J obchvat, ale není to jen o Kuřimi, Čebín zase zajímá obchvat Čebína a ne dálnice D1 atd. Ostatní obce Skalice, Drásov, Malhostovice nebudou souhlasit. Náš problém – řešení celé dálnice je z roku 1933, kdy bylo méně domů, je tam puštěna výstavba, dnes jsou tyto obce vlastně „aglomerací“, přes tu by dálnice neměla vést. Není jasné, proč kraj drží teritoriální dálnici, která pro občany Drásova nic nepřinese. Uprostřed obce bude v noci hluk 51 – 55 decibelů, lidé to tam nechtějí (hluk a prach). Lidé chtějí něco jiného než samosprávy obcí.

Pořizovatel ZÚR JMK: Kraj záměr sleduje, protože je nutné řešit dopravu od severu do Brna; cca 80 % dopravy je místní doprava. Řešením je další vstup do Brna ze severu.

Zástupce spolku „Občanské sdružení proti stavbě rychlostní silnice R43 Boskovickou brázdou“: Apeluje na zpracovatele ZÚR JMK, aby si uvědomil, že varianta R43 Boskovickou brázdou je záležitostí několika posledních let, má nulovou účinnost pro Brno, tj. toto řešení nemá opodstatnění. To že se prověřuje, je na nátlak spolků, které chtějí problém odsunout z bystrcké varianty do boskovické. Zde jsou všichni občané proti, vstupuje do místních obydlých částí obcí. Varianta Bosokovickou brázdou je důsledkem určité fabulace, je naprosto marginální neboť dopravně neřeší problém Brna.

Zástupce spolku „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách“: Upozorňuji, že křižovatka u Troubska leží na správním území Bosonoh, opravit označení z „Troubsko – Kuřim“ na „Bosonohy – Kuřim“.

Pořizovatel ZÚR JMK: Používali jsme zavedené označení úseku.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Jak se bude dělat dopravní model pro ZÚR – pro koncepční varianty nebo jednotlivě pro každou stavbu?

Projektant ZÚR JMK: Modelují se čtyři koncepční scénáře, z nich bude vybrán dopravně nejúčinnější.

Pořizovatel ZÚR JMK doplňuje: Jsou to ucelené scénáře, a to:

- scénář A = koncepční varianta, která odpovídá stavu připravenosti jednotlivých staveb v území
- scénář B = koncepční varianta, která odpovídá alternativnímu řešení dle Ing. Strnada
- scénář C = koncepční varianta, která odpovídá řešení dle předchozích ZÚR JMK s variantou R43 v Bystrcké stopě
- scénář D = koncepční varianta, která odpovídá řešení dle předchozích ZÚR JMK s variantou R43 v Boskovické brázdě

Dopravní model neřeší jen nadřazenou síť, ale také síť silnic II. a III. třídy. Dopravní model udržuje MD přes ŘSD na základě dat ze sčítání dopravy, pro ZÚR JMK se aktualizuje dle sčítání dopravy z r. 2010, modeluje se na rok 2035.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Posuzuje se varianta bez tangent a s tangentami, R43, R55 přes Bzeneckou doubravu?

Pořizovatel ZÚR JMK: Bude probíráno později.

- k R43 – **druhý úsek „Kuřim – Černá Hora“:**

Zástupce „OS Drásov“: OS Drásov je pro optimalizovanou variantu, snaha prosadit zkvalitnění silnice. Neví, proč se optimalizovaná varianta potlačuje, byly by ochráněny všechny obce na trase (Drásov, Všechovice i Lubě). Soud řekl, že pro kraj platí stejné zákony jako pro občany.

Pořizovatel ZÚR JMK: V ZÚR JMK (2011) se varianty posuzovaly.

- k R43 – **třetí úsek „Černá Hora – Svitávka – hranice kraje“:**

Zástupce „ANO 2011“: Informuje o tom, že kdysi byla zvažována varianta napojení na R35 od Drnovic přímo na Poličku a Hradec Králové.

Pořizovatel ZÚR JMK: Sledované varianty jsou v podkladech.

Zástupce „ANO 2011“: Trasování na Moravskou Třebovou prodlouží silnici cca o 17/18 km, proto si kamiony budou zkracovat cestu přes obce (po jedničkách), bylo by dobré posoudit novou přímou variantu.

Pořizovatel ZÚR JMK: Územně plánovací činnost krajů koordinuje dle stavebního zákona PÚR. Tento požadavek nesměřuje vůči ZÚR, ale směřuje vůči PÚR. Jihomoravský kraj nemůže, ani nemá kompetenci řešit R43 přes území jiných krajů.

Zástupce „ANO 2011“: Kdo může tento požadavek vznést?

Pořizovatel ZÚR JMK: Kraje a obce, ministerstvo dopravy.

Zástupce „ANO 2011“: Pro obce např. z oblasti Poličska je to problém s periferiemi krajů. Přitom na jihu Rakousko staví dvoupruh s výhledem na čtyřpruh, dtto by se mělo pro trasu na Moravskou Třebovou.

Radní JMK: Ano, máte pravdu, ale na území Jihomoravského kraje je více problémů, které by měl řešit stát. Je problém, když stát nemá kvalitní strategii, které by se měly kraje držet. Jsme v roce 2014, kdy platí PÚR ČR 2008 a Jihomoravský kraj má definovány nápojně body z okolních sousedících krajů. Jihomoravský kraj musí nyní řešit to, co měl stát řešit už dávno.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: V návaznosti na informaci o studii, kterou MD v součinnosti s MŽP splnilo v roce 2010 úkol z PÚR ČR (prověřit proveditelnost rozvojového záměru R43 Brno - Svitavy/Moravská Třebová) vznáší dotaz, jakým způsobem byla zapojena veřejnost u napojení R43 do R35 s tím, že to bude zajímat EU.

Pořizovatel ZÚR JMK: Veřejnost měla možnost v minulých PÚR, byla v nich obsažena varianta R43 na Svitavy. Předmětná studie jednoznačně stanovila, že záměr na Svitavy nebude dále sledován. Toto je promítnuto do návrhu aktualizace PÚR ČR, kterou může veřejnost připomínkovat.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Proč kraj odmítá při aktualizaci PÚR ČR prověřit koridor přímo na Hradec Králové?

Pořizovatel ZÚR JMK: Nebyl vznesen požadavek.

Zástupkyně „Strany zelených“: V které fázi tohoto procesu se bude dělat ekonomické hodnocení, tj. ekonomické posouzení variant? Pro málo aut to nemůže vyjít.

Projektant ZÚR JMK: Máme dvě úrovně. V ZÚR jako v koncepci dle stavebního zákona ekonomickou efektivnost nevyhodnocujeme. To, o čem se bavíme, musíme hledat v technických studiích. V tomto případě ve studii zpracované firmou HBH, která ekonomickou efektivnost posuzovala.

Zástupkyně „Strany zelených“: Takže to zohledňujete.

Projektant ZÚR JMK opakovaně vysvětlil rozdíl mezi ZÚR JMK jako strategickým dokumentem a tahovou/technickou studií, jako podrobnějším resortním podkladem, který prověřuje na základě předpokládaných technických parametrů proveditelnost a ekonomičnost připravované stavby.

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: Toto je tahová studie pro jednu stavbu. Budou ekonomicky hodnoceny i další stavby?

Projektant ZÚR JMK: Obecně se ekonomické hodnocení dělá ve studiích vždy, přiměřeně dle úrovně podrobnosti. V ZÚR se ekonomická efektivnost neposuzuje; jedná se o strategické posuzování na úrovni koncepce.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: V rámci dopravních modelů se mělo za účasti veřejnosti posuzovat vedení na Svitavy i Moravskou Třebovou.

K záměru silnice I/43 obchvat Kuřimi – S a J varianty

Zástupce „OS Drásov“: Jsme pro severní obchvat, jižní (s cca 1 km dlouhým tunelem) je nesmysl technicky, finančně i významově; podporujeme křížení u věžnice. Proti tomu argumentuje Kuřim přerušením vazby mezi Kuřimi a místní částí Podlesí. Máme-li mít v Drásově až 55 dB a 5 m stěnu či 7 m násep, postaví se proti občané. Pohybujete se v záplavovém území Drásova a Malhostovic, přitom se neřeší, kam se odvede voda z komunikace, zabetonuje-li se vše, půjde voda do Lubě.

Zástupce spolku „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“: Preferujeme S obchvat Kuřimi.

Zástupkyně spolku „Čisté Šlapanice“: Jsme tu hlavně kvůli JV tangentě - dáváme podnět k tomu, aby Jihomoravský kraj zahájil jednání s městem Brnem, co plánuje v naší oblasti. Na sever jsou oblasti k bydlení, na jih jsou oblasti pro průmysl, to vše generuje dopravu, JVT to nevyřeší, hustá doprava již dnes. Je potřeba, aby kraj řešil koncepčně společně s městem Brnem a dále, aby byl vzat v úvahu rozvojový potenciál města Brna, který je již nyní překročen.

Zástupce spolku „Voda z Tetčic“: Jihomoravský kraj by měl přes ZÚR JMK donutit město Brno ke koncepčnímu řešení.

Zástupkyně spolku „Čisté Šlapanice“: Doprava narůstá, Brno řeší jen pár zastavitelných ploch, tím se problém Šlapanic nevyřeší. Pro nás už je to neúnosné, budeme se bránit všemi dostupnými prostředky.

Radní JMK: Brno chce po kraji totéž, ale opačně. Běží komunikace mezi krajem a Brnem, kam až se podaří dospět, není možné odhadnout.

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: Jste kraj, který může Brnu jasně říci NE (např. že celá oblast je v OZKO). Brno vás nesmí úkolovat, pokud jednání s Brnem nikam nepovedou, kraj by si měl „dupnout“.

Pořizovatel ZÚR JMK: Brno a obce okolo něj mají často protichůdný názor na řešení, což dokládá, že každý kompromis v tomto území bude velmi citlivý a jeho nalezení velmi těžké pro všechny.

K záměrům železniční dopravy

Zástupkyně „Strany zelených“: Dle poslední jí známé informace – MD nesleduje Severojižní kolejový průměr (SJKD), který není součástí Železničního uzlu Brno (ŽUB); rozpracovaná studie IKP údajně vyloučila jakoukoli variantu SJKD, hrozí, že se naruší celá koncepce Integrovaného dopravního systému (IDS).

Pořizovatel ZÚR JMK: Zpracovatelé mají uloženo řešit SJKD.

Zástupce „OS Drásov“: IDS není pro obce příliš výhodný – například dříve bylo pro Drásov spojení do Brna přímo z Malhostovic, dnes 3 x přisedám, tj. autem jsem v Brně za cca 20 minut, IDS přes 1 hodinu.

Zástupce „ANO 2011“: Kudy jde vysokorychlostní trať (VRT) od Prahy?

Pořizovatel ZÚR JMK: Dle podkladů, které máme k dispozici, jižně pod dálnicí D1 a v souběhu s D1.

Projektant ZÚR JMK: Průběžně jednáme s MD, pro VRT máme k dispozici podklady z r. 2003. V současné době MD postupně prověřuje v nových studiích různé varianty, ale ty nejsou dokončeny,

tj. řešení zůstávají otevřená. ZÚR budou chránit území pro VRT dle podkladů, které jsou k dispozici nyní, a to formou územní rezervy do doby, než se o záměru rozhodne.

K záměru rychlostní silnice R43

Zástupce „OS Drásov“: Při projektování řešit dálkové tahy i obslužnost území. Lidi zajímá především to, jak se na silnici dostanou a co jim přinese. K čemu bude Brňanům nájezd 20 km od Brna, budou jezdit kolem Globusu. Brňáci však dálnici přes Bystrc nikdy nepustí. Je to patová situace. Musí se řešit jako celek, klady i zápory a mluvit s lidmi. V území se povolují další a další stavby tam, kde by se mohlo něco dělat, proto je potřeba to řešit co nejrychleji. Bude-li se řešit ještě cca 10 let, už to neudělá nikdo.

K záměrům JZT a JT

Zástupce spolku „Frank Bold Society“: HIA (*HIA = hodnocení vlivů na veřejné zdraví*) identifikovala 3 nejproblematictější oblasti, kterými jsou oblast mezi obcemi Bosonohy – Troubsko – Ostopovice, oblast Modřic a oblast Šlapanicka, kde dochází ke kumulaci záměrů. Jak to bude hodnoceno v nových ZÚR?

Projektant ZÚR JMK: Nyní neprobíráme návrh a jeho posouzení, ale jsme ve fázi diskuze k podkladům, které máme k záměrům. Bude zpracován návrh ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je SEA (posouzení vlivů na životní prostředí). Součástí SEA je i posouzení vlivů na veřejné zdraví, které bude zpracováno s velkým důrazem na posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů.

Zástupce spolku „Frank Bold Society“: Budete zpracovávat rozptylovou hlukovou studii?

Poživatel ZÚR JMK: Projektant ZÚR JMK má rozsudek NSS ke zrušeným ZÚR JMK, v němž je uvedeno na co se mají zaměřit.

K záměru JVT

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: MD tangentu nepotřebuje, to je zájem kraje a Brna (napojení PZ). Pro Tuřany je cca od r. 2006 navržen obchvat, díky Amazonu budou finance na nový sjezd z dálnice a nebudou peníze na obchvat Tuřan. Je opodstatněné navrhovat další novou komunikaci zahušťující území? Je tam záplavové území. Obchodní středisko proti Olympii má dopravní výjimku, bude „špunt“ v území.

Projektant ZÚR JMK: Těmito otázkami se zabýváme i my.

Poživatel ZÚR JMK: Modelováním dopravy bude prověřena účelnost komunikace v území.

K záměrům ploch PZ

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: V prezentaci nejsou průmyslové zóny, budou probírány na jiném setkání nebo dnes?

Projektant ZÚR JMK: V nových ZÚR JMK nebudou plochy smíšené výrobní (PZ), nazývané také průmyslové zóny, v rozsahu dle předchozích ZÚR (2011) vymezeny, neboť Brno o některé ztratilo zájem.

Poživatel ZÚR JMK: Upřesňuje, že plocha „Tuřany - letiště Jih“ v nové ZÚR nebude; plocha „Tuřany – letiště Sever se prověřuje pro případné umístění veřejného logistického centra (VLC). Plochu „CTPark Brno – South, Šlapanice“ má projektant ZÚR JMK za úkol prověřit.

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: Existuje územní studie od Kovoprojekty cca z roku 2006, pro hledání strategického investora v Brně. Firma Amazon je strategickým investorem, je potřeba dalšího strategického investora v tomto území? Dále by chtěla vědět, zda se v ZÚR JMK bude počítat se zrušením MUK Slatina?

Projektant ZÚR JMK: Určitě bude předmětem řešení v ZÚR JMK včetně případné nové křižovatky pro Černovickou terasu.

Požizovatel ZÚR JMK: Změny v křižovatkách i v souvislosti se studií pro VLC je otázkou posledních dnů, očekáváme tudíž další podklady a požadavky.

K záměru JVT

Zástupce spolku „Československá napoleonská společnost“: Napoleonského bojiště se dotýká více záměrů, jako rozšíření D1 na šestipruh, VRT Brno – Přerov, tj. nejen JVT, PZ. Upozorňuje na to, že unikátní ráz krajiny je již dnes v této lokalitě narušen tím, co v území je. Přitom území je nesporným přínosem pro Jihomoravský kraj z hlediska turistického ruchu a kraj jej podporuje. Oproti tomu kraj podporuje zmiňované liniové stavby. Doporučují v tomto území nevnímat obce jako jednotlivá sídla, ale bojiště řešit jako celek. Nejsou přesvědčeni o tom, že JVT je nezbytně nutná, D1 a její zkapacitnění je dostatečné, není účelné směřovat dopravu do Brna; z Ostravy jezdit do Vídně po trase R55 a ne přes Brno; odlehčení dopravy na severu dát do souvislostí s R35 – odpadne důvod, proč by se mělo z Ostravy do Prahy jezdit přes Brno, když se na severu vybuduje kapacitní dopravní spojení. Upozorňuje, že plánované liniové stavby prochází středem bojiště, apeluje na to, aby se záměry projektant ZÚR JMK zabýval v kontextu s významem slavkovského bojiště tak, aby případné zásahy byly co nejcitlivější.

K záměrům ploch PZ

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: Otevírá otázku zpracování PZ do nových ZÚR JMK, s tím, že v předchozích byla plocha „CTPark Brno – South, Šlapanice“ v územní rezervě kvůli ochraně ZPF.

Požizovatel ZÚR JMK: Projektant ZÚR JMK má za úkol prověřit.

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: Jeden z podkladů pro ZÚR JMK je studie k letišti, bude prověřováno zkapacitnění letiště?

Požizovatel ZÚR JMK: Ano.

K záměru JZT

Zástupce spolku „Za čisté a klidné Modřice“: Která varianta JZT byla v ZÚR JMK (2011)?

Požizovatel ZÚR JMK: Modřická.

Zástupce spolku „Za čisté a klidné Modřice“: Bude prověřována varianta nulová?

Požizovatel ZÚR JMK: Jsme opět na začátku, bude.

K záměru R55

- k R55 – úsek „Moravský písek (hranice kraje) – Rohatec“:

Zástupce „ANO 2011“: Projektovali jste kanál D-O-L, trasa s tímto záměrem koliduje v území přes váte písky v Bzenecké Doubravě?

Projektant ZÚR JMK: Upřesňuje, že Atelier T-plan nenavrhol D-O-L, ale pro MD zpracoval studii územních vazeb. MD je pověřeno prověřit potřebnost průplavního spojení D-O-L v mezinárodních souvislostech a rozhodnout o potřebnosti záměru. R55 nekoliduje s D-O-L.

Zástupce spolku „Česka společnost ornitologická“: Počítá se s variantou dle studie Ing. Kalčíka?

Projektant ZÚR JMK: Studie je jako podklad k dispozici. Je vydáno územní rozhodnutí pro R55 po Bzenec. Z tohoto bodu už není technicky možné se napojit na variantu dle Ing. Kalčíka.

Pořizovatel ZÚR JMK: Řešení R55 navazuje na ZÚR Zlínského kraje, které jsou již nepřezkoumatelné.

Zástupce spolku „Česka společnost ornitologická“: Existují dvě stanoviska na různá technická řešení pro R55 přes Bzeneckou Doubravu. Po určitou dobu byla dvě souhlasná stanoviska EIA k různým technickým řešením.

Pořizovatel ZÚR JMK: V rámci zpracování ZÚR JMK jsme ve strategickém posuzování. R55 bude posouzena. Procesně je třeba v úrovni ZÚR prokázat možnost průchodu územím. Technická řešení jsou otevřená.

Zástupce spolku „Česka společnost ornitologická“: Otevřená varianta je stále ve hře?

Pořizovatel ZÚR JMK: Ano.

Projektant ZÚR JMK: Prověří si informace k platnosti zmiňovaných dvou stanovisek EIA. ZÚR vymezí koridor, ne technické řešení. Řešení R55 lze rozdělit na 2 části; po Rohatec jde o novou trasu, od Rohatce po Břeclav jde o zkapacitnění stávající I/55, s tím souvisí záměr silničních obchvatů obcí Petrov a Strážnice.

Zástupce spolku „Česka společnost ornitologická“: Proč ne varianta jižně obcí?

Pořizovatel ZÚR JMK: Je řešeno ve vztahu k přípravě R55 a jejímu ukončení v Bzenci.

- k R55 – úsek „Rohatec – Hrušky“:

Zástupce „ANO 2011“: Jak je řešena místní doprava mezi Břeclaví a Hodonínem?

Pořizovatel ZÚR JMK: Obce mají požadavek, aby se po realizaci R55 nedostala zpět do obcí doprava. Projektant ZÚR JMK má za úkol požadavek řešit.

- k R55 – úsek „Hrušky – Břeclav (D2)“:

Zástupce „ANO 2011“: Dnes se doprava sleduje, jen kolik aut projede. Bylo by na místě pro R43 i R55 sledovat nejen toky, ale i cíle dopravy, případně celostátní studii toků dopravy – to lze s pomocí mobilních telefonů a sledovacích jednotek.

Projektant ZÚR JMK: Možná se přeceňuje tranzit, přitom na slovenské straně je komunikace Povážím, obě dopravní spojení jsou kapacitní. U R55 se jedná o urbanizovaný pás, kde tranzit tak silný není a kde je důležitá obsluha území pro místní dopravu.

Zástupce spolku „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52“: Otázka – kudy pojedou do Rakouska? Rakouská strana sleduje, co v tomto úseku bude.

Projektant ZÚR JMK: Varianta z R55 do Vídně přes Břeclav je možná. Je zde také nabídka jet přes Slovensko po D2.

K záměrům ploch PZ

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: V ZÚR bude prověřován záměr na rozvoj letiště, co bude podkladem?

Projektant ZÚR JMK: Studie od Kovoprojekty.

K územnímu systému ekologické stability (ÚSES)

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: Řeší se v ZÚR také ÚSES?

Projektant ZÚR JMK: Ano, vycházíme z podkladů od MŽP a JMK. Za úkol máme prověřit ÚSES ve vazbě na řešení dohodnutá v územních plánech.

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: S vymezením ÚSES byly problémy.

Projektant ZÚR JMK: Ano víme o nich, proto je v Zadání ZÚR JMK uloženo prověřit a vymežit ÚSES také s využitím územních plánů.

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“ i za zástupkyni spolku „Čisté Šlapanice“: Nebudou souhlasit s umístováním dalších průmyslových zón do Brna a Šlapanic. Měla by být prověřena i varianta bez PZ.

Radní JMK: Ze setkání bude pořízen záznam a bude rozeslán na e-mailové adresy uvedené v prezenční listině. Kdybyste chtěli ještě poslat podnět, je možné ho zaslat na kontakty v prezentaci.

Zástupkyně spolku „Čisté Tuřany“: Požadavek na zaslání záznamů z předchozích schůzek.

Zapsala Ing. arch. Jana Děrdová, 17. června 2014

Prezenční listina

ke kulatému stolu (k záměrům Jihovýchodní tangenty, Jižní tangenty, Jihozápadní tangenty, rychlostní silnice R52, silnice I/40 a obchvatu Breclavi, rychlostní silnice R55, rychlostní silnice R43 a obchvatu Kuřimi) konanému dne 04.06.2014, ve 14:00 hod. v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, Brno, v místnosti č. 240

Poř. číslo	Organizace	Zástupce Jméno, příjmení, titl.	Telefon, e-mail	Podpis
1	ČS. VEŠMÁT Znojmo	Fučka Polčana, Hra		
2	VOVA 2 TETUČ	DORÁK		
3	Obč. sdružení DRUHOLEČ-Výslan	MS. KABRHELOVA		
4	STRANA ZELENYCH	JANA DRAPAL		
5	ČISTÉ ŠLAPAVICE	MICHAELA TRNĚN		
6	ČISTÉ TUREJTY	BOHA BAPARJANOVÁ		
7	Hnutí ANO 2011	ING. A. ROH, I. M. A. ROSEK		
8	FRANK BOLD	Libor Jarmic, MgA		
9	ČSNŠ	JAN BUCHA		
10	ČSNŠ	JAN BAUDS		
11	ČISTÉ ŠLAPAVICE	TEJAL		
12	Čistá vesnice	Jarmic Josefina		
13	ČS. VEŠMÁT Znojmo R43 BSV. BEM-DU	IVO KRAMERČEK		
14	KDU-ČSL	JANA JESKROVÁ		
15	OS DOUHA DUNAJOVICE R43 BSV. BEM-DU	FRANTIŠEK BARINA		
16	OS KEBČOVA BAVDRY	NETOC		

Poř. číslo	Organizace	Zástupce Jméno, příjmení, titl.	Telefon, e-mail	Podpis
17	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	MONA ŠKOLKOVÁ		
18	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	Miroslav Pátrník DAVID HORAL		
19	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
20	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
21	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
22	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
23	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
24	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
25	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
26	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
27	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
28	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
29	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
30	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
31	ČESKÉ VEŠMÁT Znojmo	JANA FURKANOVA		
32				
33				
34				