Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Žerotínovo náměstí 3/5

601 82 Brno

15. června 2020

**Připomínky k návrhu Aktualizace ZÚR JMK 2020 (dále jen AZÚR)**

**Připomínky:**

1. Shledáváme v podkladech k AZÚR jako nedostatečné posouzení vlivu dopadu emisí na současné obyvatele Kuřimi a především současné obyvatele v jižní části Kuřimi.

**Požadujeme posouzení negativních vlivů plánovaného jižního obchvatu Kuřimi na obyvatele a to nejenom do vzdálenosti 400 metrů, jak podkladové materiály pro AZÚR uvádí.**

1. Návrh AZÚR zasazuje trasování transevropské komunikace 43 a souvisejících komunikací do hustě obydlených oblastí, kam tak přivede silný automobilový provoz včetně těžké nákladní dopravy. Toto v dotčených oblastech významně poškodí životní prostředí obyvatel a ohrozí jejich zdraví.

**Požadujeme do AZÚR zahrnout koridor D43 vedený mimo obydlené oblasti, tedy v tzv. „Optimalizované variantě“, a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotné obchvaty všech obcí na ose plánované komunikace, včetně Brna, tedy i severní obchvat Kuřimi a kvalitní obchvat Lipůvky.**

1. Celý návrh aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje je naprosto absurdní a svojí podstatou zcela pohrdající obyvateli, kteří v bezprostřední blízkosti plánované trasy obchvatu Kuřimi bydlí. Jako zcela nehorázné se jeví to, že tato tzv. aktualizace se „tváří“, jako by měla vyřešit katastrofální dopravní situaci v Kuřimi, ale přitom ignoruje, že v dané oblasti žijí lidé.

**Stávající podobu AZÚR považujeme za neakceptovatelnou, pokud má navrhované řešení ohrožovat životy občanů poblíž bydlících. Požadujeme, aby do AZÚR byly zcela jasně, bez možnosti následného obcházení vymezeny podmínky, bez jejichž splnění nebude možné realizovat navrhované trasování transevropské komunikace 43, aby nedocházelo k ohrožení zdraví všech obyvatel bydlících v dané oblasti, tj. v hustě osídlené kuřimské části Díly za sv. Jánem. Odvolávání se na budoucí proces územního plánování považujeme jen za oddalování a přesouvání řešení problému na obce, přičemž kraj řeší v AZÚR celou trasu. Pokud by došlo k problému na jednom z míst trasy, je celá trasa nepoužitelná. Proto požadujeme vyřešit případné komplikace zde, v procesu AZÚR.**

1. Zrealizováním jižního obchvatu Kuřimi by došlo k poškození chráněné přírodní památky č. 1440 Šiberná. Kromě obludného projektu mostu a tubusu, který autoři ZUR prosazují, bude v dané lokalitě silně narušena místní flóra a fauna.

**Požadujeme tedy, aby bylo v aktualizaci ZUR popsáno, jakým způsobem bude místní flora a fauna ochráněna před negativními vlivy z případného jižního obchvatu Kuřimi.**

1. Dle AZÚR se plánuje jižní obchvat Kuřimi. Jeho případnou realizací v navrhované podobě dojde k výraznému snížení hodnoty pozemků a nemovitostí v okolí několika stovek metrů od komunikace.

**Připomínkujeme tímto, že by bylo občanům bydlícím v bezprostřední blízkosti plánovaného jižního obchvatu Kuřimi (dále jen JOK) „sáhnuto“ na jejich nejzákladnější lidské právo, a tím je právo vlastnické. Realizací JOK se totiž výrazně sníží tržní hodnota všech nemovitostí poblíž JOK a tuto „ztrátu“ nikdo příslušným občanům nehodlá vykompenzovat. Tento doložitelný fakt byl ověřen i u soudního znalce, který tuto skutečnost ve svém odhadu cen nemovitostí zmiňuje.**

1. Shledáváme v podkladových materiálech AZUR jako nedostatečné posouzení vlivu dopadu hluku na současné obyvatele Kuřimi a především současné obyvatele v jižní části Kuřimi.

**Připomínkujeme nesprávné posouzení dopadu hluku na obyvatele jižní části Kuřimi, protože ve studii bylo použito omezeného modelování šíření hluku pouze do 400 m od komunikace. Proto požadujeme dopracování takových dopadů.**

1. Návrh AZÚR jen přebírá výsledky krajské územní studie, jejíž správnost byla mnohokrát zpochybněna různými důkazními materiály a několika expertními posudky.

**Požadujeme, aby Aktualizace ZÚR byla podložena pouze důvěryhodnými a obsahově správnými podklady bez rizika chyb. Tyto chyby by pak nenávratně poškodily a ohrozily desetitisíce občanů.**

1. Kraj nevyvrátil kritiku studie z expertních posudků. Expertní posudky předložené obcemi a občany nebyly zatím krajem relevantně vypořádány. Vedle toho aktuálně stále přetrvává i podezření ze střetu zájmů zpracovatelů AZUR. Podkladová územní studie pro AZUR sama nemůže vylučovat žádnou variantu – je to jen územně plánovací podklad. Všechny varianty musí být projednány veřejně při pořizování AZÚR.

**Pokud má AZÚR vycházet z podkladové územní studie, musí být zajištěno, aby nemohlo dojít k nevratnému poškození občanů v důsledku chyby na nějakém kusu papíru. Taková studie musí obstát vzhledem k odborným posouzením na správnost metodiky, vstupních dat i výsledků.**

1. V architektonické kanceláři „knesl kynčl architekti s.r.o.“ si zřejmě „nevšimli“, že v blízkosti jižního obchvatu Kuřimi jsou postaveny rodinné domy, a to v blízkosti cca 120 m od plánovaného koridoru. Většinou se jedná o mladé rodiny s dětmi, které budou bezesporu silně postiženy značnými emisemi při počtu dopravních vozidel, která se mají po této komunikaci denně přesouvat. Kancelář „knesl kynčl architekti s.r.o.“ o tom zcela jistě dobře ví, ale je jim to jedno. Emise z výfukových plynů – jak je jistě všeobecně známo, obsahují velké množství karcinogenních látek, které při vdechování vyvolávají rakovinu. Tzn. tato prosazovaná varianta (bude-li schválena) bude pomalu, ale jistě zabíjet místní mladou generaci. To, jak se zdá, zřejmě nevadí ani starostovi Kuřimi p. Sukalovskému, který tuto variantu společně se jmenovanou kanceláří osobně silně všude možně protlačuje, aniž by se snažil prosazovat minimalizace negativních dopadů této dopravy na oblast s čistým a zdravým bydlením u lesa a chráněného parku Šiberná.

**Připomínkujeme tedy, že zmíněná aktualizace ZUR JMK nerespektuje práva občanů na zdravé bydlení, které si draze zaplatili a předkládané rozptylové studie jsou nesprávné, neřku-li zmanipulované tak, aby z pohledu hygienických limitů a předpisů autorům prošly.**

1. V AZUR, v textovém vyjádření v části ODŮVODNĚNÍ se uvádí, že silniční varianta 43 je účinnější než dálniční varianta.

**Připomínkujeme, že z pohledu množství aut na komunikaci toto vliv nemá, protože lze předpokládat, že množství aut na komunikaci S43 nebo D43 bude velice podobné. Pokud však bude tato komunikace 43 považována především za aglomerační, a bude tedy na ni umožněn vznik dalších připojovacích křižovatek, dojde ke zpomalení dopravního proudu a vzniku dopravní zácpy v těsném sousedství blízkých obydlí. Vzhledem k tomu, že tato komunikace 43 bude sloužit jako obchvat Brna, povede přes obydlené části Brna, Kuřimi a jiných obcí. Toto bude mít negativní dopad na životní prostředí obyvatel JMK. AZUR tedy dopravní účinnost posuzuje z pohledu dopravního napojení, nikoliv z pohledu plynulosti dopravy nebo eliminace negativních vlivů této dopravy pro obyvatele v těsné blízkosti komunikace 43.**

1. V rámci procesu připomínek byl spolkem Spokojené Díly, z.s. předán podklad pro efektivní a účinné řešení zakrytí komunikace I/43 u Podlesí. Tímto řešením by došlo k eliminaci negativních vlivů z dopravy u Podlesí, případně budoucí zástavby u Záhoří, jak je uvedeno v AZUR. Severní obchvat nepřináší kýžený efekt a stále zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy.

**Požadujeme, aby toto řešení, tedy zakrytí komunikace I/43 u Podlesí při 4-pruhovém řešení pro severní obchvat Kuřimi, bylo zaneseno do posuzování variant v procesu AZUR.**

1. V podkladech posuzování vlivu navrhované trasy na životní prostředí SEA, část A, je uvedeno následující v souvislosti s Jižním obchvatem Kuřimi:

*Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí prověřit a případně zapracovat nadstandardní povrchová anebo podpovrchová technická opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování komunikace či realizace tunelu). Takováto forma řešení bude dle předpokladu nezbytná zejména v úseku úrovňově odpovídajícímu zastavěnému území města Kuřim (úsek od napojení na silnici II/386 (MÚK Česká) po křížení nové komunikace se silnicí III/3845 (MÚK Kuřim – jih).*

Formulace „prověřit“ nebo „případně zapracovat“ jsou absurdní, pokud je dopad negativních vlivů na obyvatele znám a je tak zásadní.

**Požadujeme, aby bylo zasláno k jednoznačnému vyjádření na dotčený orgán, tedy na Ministerstvo životního prostředí, že realizace tunelu je nutná, a takto se s tím pak dále pracovalo.**

1. Aktualizace ZUR, dle přílohy „Odůvodnění A1 ZÚR JMK“, bod 118b stanovuje cíl „odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi“. Omezení pouze na centrum Kuřimi je jednoznačná diskriminace obyvatel jiných částí Kuřimi, kteří se tak dostávají do méněcenného, nerovnoprávného a znevýhodněného postavení vůči obyvatelům centra. Vybrané řešení tak sice odvádí dopravu z centra, ale v důsledku tohoto diskriminačního cíle na úkor obyvatel jižní části města. Tím dojde k jejich poškození vlivem negativních dopadů tohoto řešení na životní prostředí i propadu cen nemovitostí.

**Požadujeme, aby bylo navržené řešení tohoto cíle přezkoumáno a upraveno tak, aby nedošlo k poškození obyvatel jiných částí Kuřimi v důsledku zmíněného diskriminačního ustanovení.**

1. Aktualizace ZUR~~,~~ v předkládaném návrhu, vyžaduje v blízkosti obytné zástavby Kuřimi nadstandardní řešení ochrany vlivu na životní prostředí: „překrytí, tunel, tubus“. Nespecifikuje však omezení výškového vedení komunikace a dovoluje tak mostní konstrukce a estakády, které hluk zesilují a umožňují jeho šíření mnohem dále. To představuje pro obyvatele velké riziko negativních dopadů.

**Požadujeme proto, aby byla výše zmíněná nadstandardní opatření v blízkosti obytné zástavby Kuřimi rozšířena o požadavek vedení komunikace pouze pod povrchem.**

1. Jako nedostatečně shledávám v podkladových materiálech pro AZUR posouzení vlivu dopravy na přírodní památku Šiberná, kdy budoucí doprava může tuto žádanou přírodní lokalitu poničit.

**Požadujeme posouzení vlivů, které bude mít doprava ve vzdálenosti cca 100 metrů od chráněného parku, a aby byly tyto vlivy na toto přírodní chráněné území minimalizovány.**

1. Aktualizace ZUR~~,~~ v předkládaném návrhu~~,~~ vyžaduje v blízkosti obytné oblasti Malhostovice–Drásov nadstandardní řešení ochrany vlivu na životní prostředí: „překrytí, tunel, tubus“. Nespecifikuje však omezení výškové vedení komunikace a dovoluje tak mostní konstrukce a estakády, které hluk zesilují a umožňují jeho šíření mnohem dále. To představuje pro obyvatele velké riziko negativních dopadů.

**Požadujeme proto, aby byla výše zmíněná nadstandardní opatření pro lokalitu Malhostovice–Drásov rozšířena o požadavek vedení komunikace pouze pod povrchem.**

1. Aktualizace ZUR, v předkládaném návrhu vyžaduje v úseku Bystrc – Kníničky nadstandardní řešení ochrany vlivu na životní prostředí: „překrytí, tunel, tubus“. Nespecifikuje však omezení výškové vedení komunikace a dovoluje tak mostní konstrukce a estakády, které hluk zesilují a umožnují jeho šíření mnohem dále. To představuje pro obyvatele velké riziko negativních dopadů.

**Požadujeme proto, aby byla výše zmíněná nadstandardní opatření v úseku Bystrc – Kníničky rozšířena o požadavek vedení komunikace pouze pod povrchem.**

1. Aktualizace ZUR~~,~~ v předkládaném návrhu~~,~~ vyžaduje v oblasti MÚK Troubsko nadstandardní řešení ochrany vlivu na životní prostředí: „překrytí, tunel, tubus“. Nespecifikuje však omezení výškové vedení komunikace a dovoluje tak mostní konstrukce a estakády, které hluk zesilují a umožňují jeho šíření mnohem dále. To představuje pro obyvatele velké riziko negativních dopadů.

**Požadujeme proto, aby byla výše zmíněná nadstandardní opatření v oblasti MÚK Troubsko rozšířena o požadavek vedení komunikace pouze pod povrchem.**

1. Návrh AZÚR obsahuje podmínku nadstandardních opatření v blízkosti obydlených území. Neobsahuje však definici „blízkosti“ a nelze tak s jistotou zaručit, že budou dotčení obyvatelé skutečně těmito opatřeními dostatečně ochráněni. Odkaz na nadstandardní opatření je navíc nedůvěryhodný, neboť stát nikdy nerealizuje nadstandardní opatření. Vymezení tunelů v AZÚR zcela schází, a to i v místech, kde tunel kvůli reliéfu terénu být musí.

**Požadujeme v AZÚR jasně definovat pojem „blízkosti“ minimálně na 500 m tak, aby nemohl být tento pojem později špatně vyložen a obyvatelé poškozeni, a doplnit vymezení tunelů.**

1. Navržené trasování D43/S43 vyžaduje nadstandardní ochranná opatření v blízkosti obytné zástavby Kuřimi. Ačkoliv jsou tato opatření naprosto správná a nutná, jsou ale také velmi náročná finančně i časově. V důsledku toho hrozí riziko značného oddálení jejich realizace, či naprostá nerealizovatelnost a tím pádem může dojít ke kolapsu už tak velmi přetížené stávající dopravní situace.

**Požadujeme proto zachovat stávající územní rezervy na alternativní řešení – tedy severní obchvat Kuřimi – pro případ, kdyby se prokázalo, že vybranou variantu nelze vůbec nebo v rozumném časovém horizontu realizovat.**

1. Navržené trasování D43/S43 vyžaduje nadstandardní ochranná opatření v blízkosti obytné oblasti Malhostovice–Drásov. Ačkoliv jsou tato opatření naprosto správná a nutná, jsou ale také velmi náročná finančně i časově. V důsledku toho hrozí riziko značného oddálení jejich realizace, či naprostá nerealizovatelnost a tím pádem může dojít ke kolapsu už tak velmi přetížené stávající dopravní situace.

**Požadujeme proto zachovat stávající územní rezervy na alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu pro případ, kdyby se prokázalo, že vybranou variantu nelze v rozumném časovém horizontu realizovat.**

1. Navržené trasování D43/S43 vyžaduje nadstandardní ochranná opatření v úseku Bystrc – Kníničky. Ačkoliv jsou tato opatření naprosto správná a nutná, jsou ale také velmi náročná finančně i časově. V důsledku toho hrozí riziko značného oddálení jejich realizace, či naprostá nerealizovatelnost a tím pádem může dojít ke kolapsu už tak velmi přetížené stávající dopravní situace.

**Požadujeme proto zachovat stávající územní rezervy na alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu pro případ, kdyby se prokázalo, že vybranou variantu nelze v rozumném časovém horizontu realizovat.**

1. Navržené trasování D43/S43 vyžaduje nadstandardní ochranná opatření v oblasti MÚK Troubsko. Ačkoliv jsou tato opatření naprosto správná a nutná, jsou ale také velmi náročná finančně i časově. V důsledku toho hrozí riziko značného oddálení jejich realizace, či naprostá nerealizovatelnost a tím pádem může dojít ke kolapsu už tak velmi přetížené stávající dopravní situace.

**Požadujeme proto zachovat stávající územní rezervy na alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu pro případ, kdyby se prokázalo, že vybranou variantu nelze v rozumném časovém horizontu realizovat.**

1. Podkladové materiály pro AZUR neobsahují ani hrubé porovnání nákladové náročnosti tunelového řešení jižního obchvatu poblíž obydlené oblasti a severního obchvatu za průmyslovou zónou. Dle podkladů od ŘSD z roku 2016 vychází cena realizace základní verze tunelu Kuřimskou horou BEZ NUTNÝCH PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍ na cca 2,8 mld. Kč a s případným dalším prodloužením tunelu o 1 km více o další 1–2mld Kč. Vymýšlení přemrštěně drahých řešení, když existuje jednodušší řešení v podobě severního obchvatu Kuřimi s menším a levnějším množstvím opatření, je vyhazování peněz nás daňových poplatníků.

**Požadujeme ekonomické posouzení variant Jižního a Severního obchvatu Kuřimi dříve, než budou tyto varianty zaneseny do map pro jejich další územní zpracování.**

1. AZUR zcela opomíjí fakt, že severní obchvat Kuřimi je trasován mimo zastavené území, s rozšířením stávající komunikace I/43 na 4 pruhy, včetně zakrytí komunikace u Podlesí, a tak nabízí univerzální řešení bez ohledu na budoucí rozhodnutí o trase 43. Je tedy realizovatelné ihned a vhodné pro vyřešení problematické situace dopravních zácp v Kuřimi. Na rozdíl od toho je jižní obchvat Kuřimi efektivní jen pro Hitlerovu variantu, ~~a~~ tedy pro nejkomplikovanější z možných řešení.

**Požadujeme posoudit i tuto velice podstatnou vlastnost, tedy univerzálnost řešení severního obchvatu Kuřimi bez ohledu na budoucí trasu komunikace 43.**

1. V AZUR, v textové části zdůvodnění, je zcela opomenut fakt, že jižní obchvat Kuřimi je pupeční šňůrou spojen s trasou 43 v podobě Hitlerovy varianty.

**Požadujeme do AZUR striktně tento fakt uvést, tedy že jižní obchvat Kuřimi není možné realizovat bez komunikace 43 Hitlerovou variantou. Realizace jižního obchvatu Kuřimi bez napojení na komunikaci 43 by mělo fatální dopad na severní část Brna a taktéž i na obyvatele jižní části Kuřimi.**

1. Zkapacitnění stávající I/43 komunikace.

**Požadujeme ponechat rezervu pro zkapacitnění stávající I/43 komunikace u Podlesí s ohledem na současnou intenzitu dopravy, tj. cca 25 tis. vozidel denně, protože zde dochází k překračovaní normy dané silniční komunikace. Po realizaci jakéhokoliv obchvatu Kuřimi bude v budoucnu intenzita dopravy na I/43 vždy kolem 20 tis. aut denně, a tímto by tedy byly vyřešeny současné i budoucí dopravní zácpy.**

1. AZUR jako podklady pro výběr varianty trasování D43/S43 vychází z podkladové studie, přičemž existují důkazy, že je chybná.

**Požadujeme proto, aby byly informace, na jejíž bázi bylo trasování D43/S43 vybráno, ověřeny nezávislou, důvěryhodnou, odbornou institucí a aby v případě potvrzení chybnosti studie byl výběr trasování znovu přehodnocen.**

1. V AZUR nejsou správně definovaná jednoznačná protihluková opatření pro jižní obchvat Kuřimi.

**Cílem podkladových materiálů a studie bylo navrhnout taková opatření, jež minimalizují negativní vlivy dopravy na obyvatele. Není tedy možné v AZUR uvádět výběr. Každé toto navrhované opatření má svá pro a proti, a tak by se mělo v podkladových materiálech a při posuzování variant dále zvažovat. Toto však v AZUR chybí a požadujeme proto jeho dopracování.**

1. Aktualizace ZUR, dle přílohy „Odůvodnění A1 ZÚR JMK“, bod 118b stanovuje cíl „odvedení průjezdné dopravy z centra Kuřimi“. Omezení pouze na centrum Kuřimi je jednoznačná diskriminace obyvatel jiných částí Kuřimi, kteří se tak dostávají do méněcenného, nerovnoprávného a znevýhodněného postavení vůči obyvatelům centra.

**Požadujeme, aby bylo se všemi obyvateli všech částí Kuřimi jednáno rovnoprávně a zadání bylo změněno ve smyslu „odvedení průjezdné dopravy z obytných částí Kuřimi a jejích blízkosti“.**

1. Plánovaný jižní obchvat Kuřimi zcela jasně kříží brněnský Březovský vodovod II. Toto je významná komplikace při řešení tunelu v blízkosti obydlené oblasti Díly za Sv. Jánem s 2000 obyvateli. Aktualizace ZUR toto nikde nezohlednila a není tedy nikde řešeno, jestli je to vůbec v tunelové variantě řešení možné.

**Požadujeme, aby bylo v rámci AZUR prověřeno, jestli je to vůbec technicky možné, pokud se to v AZUR uvádí jako opatření pro minimalizaci negativních dopadů hluku na obydlenou lokalitu Díly za Sv. Jánem.**

**Požadujeme vyjádření od provozovatele vodovodního řádu, zda je realizace technicky možná tak, jak by odpovídalo AZUR, a tedy záruku, že nenastanou komplikace při řešení v konkrétním území.**

1. V textovém odůvodnění AZUR je uvedeno pro oblast Kuřim následující:

*…Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak, aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy….*

**Připomínkujeme fakt, že zmiňované ulice Dlouhá a Tleskačova jsou vzdáleny od plánovaného jižního obchvatu cca 300 metrů. V AZUR zcela chybí, jakým způsobem budou chráněni obyvatelé na ulicích Dušínova, Foglarova, Jestřábova, Rychlonožkova, a dále obyvatelé z aktuálně budované nové zástavby v oblasti Díly za Sv. Jánem. Zde vidíme zásadní chybu v AZUR, tedy že negativní vliv dopravy i na obyvatele těchto ulic, cca 100 rodinných domů, není zohledněno a řešeno.**

1. V návrhu AZUR není jasně specifikována plocha pro MÚK D43/S43 Troubsko. Vzhledem k husté zástavbě v daném místě je toto zásadní informace pro možnost připomínkování, čímž dochází k ochuzení práv občanů.

**Požadujeme proto, aby do návrhu byla plocha pro tuto MÚK jasně specifikována a občané dostali možnost se k tomuto vyjádřit.**

1. Navržené trasování D43/S43 dle AZUR předpokládá napojení na D1 v oblasti Bosonohy–Troubsko. Tato oblast je ale již dnes postižena nadlimitním hlukem.

**Požadujeme proto zachovat stávající územní rezervy na alternativní řešení tedy tzv. Optimalizovanou variantu pro případ, kdyby se prokázalo, že realizací připojením D43/S43 nelze zajistit hygienicky přípustnou hladinu hluku.**

1. V oblasti Troubska a Bosonoh jsou již dnes překračovány hlukové hygienické limity. Připojením D43/S43 dle návrhu v AZUR se tato situace ještě zhorší i přes aplikaci vyžadovaných nadstandardních ochranných opatření. Je proto nezbytné v AZÚR řešit i změny na stávajících komunikacích zatěžujících obyvatele nadměrným hlukem.

**Požadujeme, aby AZÚR ukládala řešení nadstandardních protihlukových opatření i na D1 v okolí plánované MÚK Troubsko, aby bylo zajištěno splnění hygienických norem pro okolní obyvatelstvo.**

1. Ve výrokové části AZUR se uvádí pro koridor DS45:

*…Zpřesnit a vymezit koridor DS45 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy)…*

a dále pak

*…Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi…*

Z daného upřesnění není jasné, co je přesně nutné zajistit a stávající formulace je matoucí.

**Požadujeme uvést jednoznačnou formulaci, že je nutné zajistit jako protihluková opatření podzemní tunel, bez umožnění jakýchkoliv dalších spekulací. Jedině kompletní zakrytí plánované komunikace může ochránit životy občanů žijících v blízkém okolí jižního obchvatu Kuřimi.**

1. Navrhované řešení pro komunikaci 43 v AZUR vedoucí přes hustě obydlené oblasti jako Bystrc, Troubsko, Malhostovice, Drásov a jižním obchvatem Kuřimi, je technicky komplikované, finančně náročně a je tedy otázkou, zdali vůbec bude 43 realizována.

**Požadujeme tedy, aby byly do doby detailního posouzení všech části trasování koridoru pro komunikace 43 na území obcí a městských částí ponechány všechny územní rezervy pro obě dvě základní původní varianty, tedy Hitlerova trasa + JOK a Optimalizovaná trasa + SOK. Důvodem tohoto našeho požadavku je fakt, že by k uvolnění rezerv mělo dojít až bude jasná jak technická realizovatelnost, tak i finanční náročnost navrhované trasy Hitlerova koridoru + Jižního obchvatu Kuřimi. V opačném případě bychom se totiž mohli dostat do stavu, že u prověřování v ÚP obcí dojde k identifikaci technických problémů, zdržení, drahému řešení, a tedy i překážky v realizaci komunikace 43. V případě, že by neexistovalo rezervní alternativní řešení by pak hrozilo, že nebude možné realizovat *žádné* řešení pro 43, což by bylo fatální.**

1. V AZUR testové podobě odůvodnění bylo uvedeno následující:

*…jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu…*

**Požadujeme uvést konkrétně, jaká vnitřní opatření se konkrétně uvažovala a jaký by měla konkrétně dopad na odvedení tranzitní dopravy ze středu Kuřimi. Dále požadujeme uvést jak by tato konkrétní opatření ovlivnila, případně omezila místní dopravu v Kuřimi.**

1. Dopravní model použitý pro vyhodnocení variant pro AZUR byl zjednodušený a nerespektoval odpory, jež každá komunikace má. Na takovém základě není možné vyhodnotit, zdali je ve skutečnosti severní či jižní obchvat Kuřimi účinnější na odvedení dopravy. V textovém odůvodnění AZUR se uvádí:

*…Při realizaci severního obchvatu města Kuřimi je účinnost nižší a bylo by nutno realizovat dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě městem, což by omezovalo místní dopravu. Severní obchvat nepřináší kýžený efekt a stále zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy…*

**Připomínkujeme, že pro posouzení severního obchvatu se uvádí, že řešení zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy. Doprava u Podlesí vždy byla, je a bude, protože doprava ze směru od Černé hory a Blanska nikdy nepojede jinudy. Avšak to, že jižním obchvatem Kuřimi dojde k významnému zhoršení bydlení pro obyvatele jižní části Kuřimi, kde je nyní klid a příroda, se nikde neuvádí, a posuzování tedy považujeme za nevyvážené.**

1. Chybné posouzení a vyjádření v AZUR. V textovém znění AZUR je chybně uvedeno:

*…V převážné míře totiž prochází (myšleno navrhované řešení ve variantě Hitlerova varianta s jižním obchvatem Kuřimi) zastavěnými oblastmi na dané trase (s výjimkou Kuřimi a Černé Hory)…*

**Požadujeme toto v AZUR přepracovat s ohledem na to, že jižní obchvat v Kuřimi JE VEDEN ZASTAVĚNOU OBLASTÍ, tedy 125 metrů od dnes existujících domů a cca 100 metrů od nyní stavěných domů oblasti Díly za Sv. Jánem. Tato stávající formulace dělá dojem, že je vše v pořádku, ale situace je naopak mnohem složitější a vážnější.**

1. V AZUR se plánuje jižní obchvat Kuřimi, ale blízkou zástavbu autoři ignorují a spolu s tím problém hluku generovaného projíždějícími vozidly. Za zcela neakceptovatelné považuji tvrzení autorů, že se „šířící hluk zarazí o první domy a dále se šířit nebude“.

**Připomínkujeme tímto, že předkládané hlukové studie jsou nesprávné, neřku-li zmanipulované tak, aby z pohledu hygienických limitů a předpisů autorům prošly. Je nutné navrhnout v materiálech pro AZUR jednoznačná a prověřená opatření, jež obyvatele ochrání, nikoliv nějaký výběr z možností, aby si někdo v budoucnu vybral. Je zcela jasné, že takovou volbou bude pak vždy to nejlevnější možné řešení. Navíc autoři sami přiznávají, že nejblíže postavené domy budou sloužit jako štíty a tímto majitelé těchto domů prakticky obětovali a odsoudili trpět nesnesitelným hlukem. Toto bude opět vyvolávat zdravotní potíže občanů zde žijících, jejich nespavost, bolesti hlavy apod., což posléze bezesporu vyústí ve vážnější zdravotní komplikace.**

1. V AZUR je v Úkolech pro územní plánování uvedeno následující:

*…Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi….*

Není zde zřejmé, o jakou část obytné zástavby se přesně jedná a odkud kam by měl být tunel veden.

**Požadujeme přesnou specifikaci konkrétního opatření na ochranu obyvatel, jež mělo vyplynout ze zadání pro AZUR, a dále pak přesnou specifikaci umístění tohoto tunelu v dané oblastí, aby toto bylo zcela jednoznačné pro dané území a budoucí plány.**

1. V podkladech posuzování vlivů na životní prostředí SEA, část A, jsou specifikovány vlivy záměru dle AZUR na vodní zdroje. V kapitole A.4.6 chybí vyjmenování a tedy pravděpodobně i posouzení záplavové oblasti Q100, z Mozovského potoka pod plánovaným jižním obchvatem Kuřimi.

**Požadujeme vyjádření dotčeného orgánu, tedy Ministerstva životního prostředí a dopracování posouzení vlivu záplavové oblasti na budoucí plánovaný jižní obchvat Kuřimi.**

1. V AZUR, v textovém vyjádření v části ODŮVODNĚNÍ se uvádí:

*…Maximální účinnost na městský systém (stávající a rozvojový) má jižní obchvat Kuřimi. Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to v konečné podobě či již v I. Etapě výstavby v dané lokalitě, i bez vnitřních opatření…*

**Požadujeme vysvětlení, co přesně je myšleno I. etapou v realizaci jižního obchvatu Kuřimi.**

1. Tranzitní doprava do Brněnské aglomerace nesmí být zavlékána ani ze severu, ani z jihu (po baltsko-jadranském koridoru). Tranzitní doprava musí být z Brněnské aglomerace vyváděna, stejně jako ze Znojma a dalších měst. Navrhovaná řešení v AZUR však tranzitní dopravu přes TEN-T globální dopravní síť zavádí do obydlených oblastí Kuřim, Bystrc a další.

**Požadujeme, aby byla v AZUR zohledněna budoucí intenzita tranzitní a těžké nákladní transevropské dopravy mezi severní a jižní části Evropy. Aktuálně cca 30 km severně od česko–polských hranic u města Walzbrych je stavena dálnice, u které se předpokládá, že bude vedena přes ČR, po nyní budované D35 a pak následně před komunikaci 43 kolem Brna na jih ČR. Tuto dopravu podkladové materiály pro AZUR nezohlednily a to je zásadní chyba. Je nutné podklady v tomto duchu upravit.**

1. Při posuzování tras pro AZUR na území Kuřimi došlo k nevyváženému posuzování variant především z pohledu urbanismu. V podkladové studii je jako příklad nevyváženosti uváděno:

Pro variantu s jižním obchvatem Kuřimi ve studii zpracovatel podkladové studie píše:

*…doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním D43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území....*

Pro variantu severního obchvatu Kuřimi se ve studii zpracovatel píše:

*...V případě navržené optimalizované trasy a severního obchvatu města Kuřimi dochází k velmi negativnímu stavu v lokalitě Kuřim-Podlesí z hlediska vedení tranzitní dopravy ve vztahu „43“–Brno...*

**Vzhledem k obchodním aktivitám zpracovatele podkladové studie AZUR a zpracovatele AZUR, společnosti „knesl kynčl architekti s.r.o.“, jež mají své obchodní zájmy pro developera v trase pro severní variantu obchvatu Kuřimi, požadujeme provedení posouzení všech podkladů a materiálů sloužících pro AZUR zcela nezávislým subjektem.**

**My všichni níže podepsání podáváme výše uvedené připomínky k AZUR společně**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **JMÉNO a PŘÍJMENÍ čitelně** | **DATUM NAROZENÍ** | **PLNÁ ADRESA VČETNĚ PSČ** | **PODPIS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |