

## **Zmocnění zástupce veřejnosti při pořizování návrhu Aktualizace ZÚR JMK a věcně shodná připomínka – vše dle § 23 stavebního zákona**

My, níže uvedení a podepsaní občané **zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti** dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“)

**Jaromír Foltýn**

**nar. 6. 7. 1972, trvale bytem Malhostovice 174, 666 03 Tišnov,**

aby nás zastupoval jako zástupce veřejnosti během **celého pořizování a projednávání** „Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ (Aktualizace ZÚR JMK).

**Níže uvedenou připomínku tímto uplatňujeme jak k nyní zveřejněné Zprávě o uplatňování ZÚR JMK (mající význam Zadání pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK), tak následně i k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávanému podle § 37 stavebního zákona a k Návrhu Aktualizace ZÚR JMK projednávaného podle § 39 stavebního zákona.**

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o Aktualizaci ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

**Věcně shodná připomínka a její odůvodnění:**

- Požadujeme v Aktualizaci ZÚR JMK plnohodnotně posoudit koridor pro komunikaci (D/S)43 jako CELEK od D1 po severní hranici JMK a zahrnout do posuzování návrhový koridor pro komunikaci (D/S)43 v tzv. „Optimalizované variantě“, a to v celé její délce od dálnice D1 po MÚK Skalice nad Svitavou. Tato varianta tvoří plnohodnotný severní obchvat Kuřimi.**
- Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat D43 (resp. S43), a to i ve formě územní rezervy, v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Drásov – Malhostovice – Všechnovice – Skalička – Malá Lhota - Lysice.**
- Požadujeme vypustit, resp. nezahrnovat, jižní obchvat Kuřimi, a to ani jako územní rezervu**

Odůvodnění pro body 1 - 3:

Komunikace známá jako D43 (resp. R43 nebo S43) se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování D/S43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybně pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů známo za období mnoha let od roku 1997. Také návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však „Optimalizovaná“ verze koridoru silnice 43, která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi. Posouzení návrhu koridoru komunikace musí být ve smyslu stanoviska MŽP z roku 2016 k Návrhu ZÚR JMK provedeno pro tuto navrhovanou komunikaci jako CELEK, což musí zahrnout skutečně CELÝ úsek na území JMK, tedy od jeho severní hranice po dálnici D1. 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.

- Jako podklad pro pořizování Aktualizace ZÚR JMK není přípustné použít územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak jak byla zpracována, neboť je vadná. Navíc zdůrazňujeme, že úplné posouzení všech známých variant musí být provedeno v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK a doloženo v Odůvodnění Aktualizace ZÚR (včetně SEA a HIA). Tyto požadavky musí být zahrnuty i do Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.**

Odůvodnění:

Změna územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí být pořizována transparentně a musí být plnohodnotně provedeno posouzení všech známých variant. Předmětná územní studie nejen nemůže nahradit žádnou část pořizování ÚPD, ale navíc tato studie je zcela nevěrohodná, což dokládá i výsledek této studie odkazovaný ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Ve studii byla zjevně použita nesprávná kritéria a nesprávné bylo i jejich vyhodnocení. Nelze např. bazírovat na ekonomických parametrech jako „dopravní účinnost“ a přitom ignorovat standardní dopravní řešení jako je vyvádění tranzitní dopravy ze sídel a naopak tranzitní dopravu přivádět do urbanizovaných oblastí či do jejich těsné blízkosti. Studie také ignorovala

