

# **Obchvat Kuřimi v kontextu R43**

03/2016

# Možné otázky:

---

- stav kolem R43 v Hitlerově koridoru (proč to bylo v předešlé ZUR zamítnuto, v jaké podobě je to v současné ZUR, jak velký odpor je lidí a pravděpodobnost realizovatelnosti této varianty)
- které obce v okolí jihomoravského kraje nesouhlasí s R43 vedením v Hitlerově koridoru
- jaké jsou výhody a nevýhody vedení R43 v Hitlerově koridoru a v optimalizované variantě (dopady do životního prostředí, osobní, tranzitní doprava, riziko ucpání Hradecké silnice v případě Optimalizované varianty, jak argumentuje Kuřim)
- jaký se předpokládá další postup pro R43 a potažmo obchvat Kuřimi z pohledu úředníků na Jihomoravském kraji, případně co bychom měli dělat my v Kuřimi

# Jižní obchvat Kuřimi



# Porovnání funkce dvou obchvatů – citace za zprávy DHV pro Kuřim

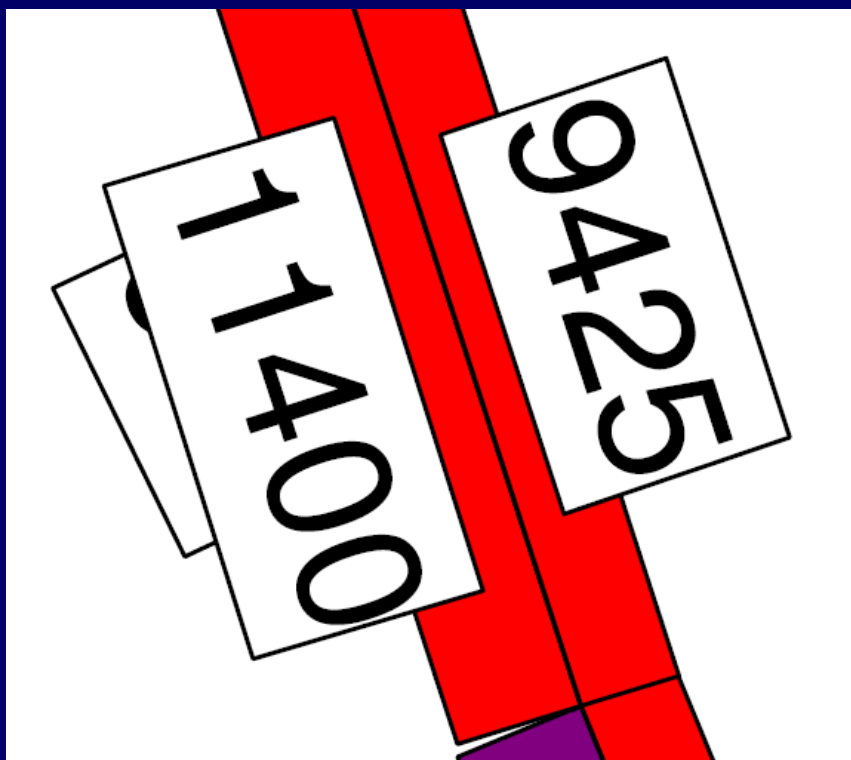
Tabulka 3: Srovnání výsledných intenzit celkové dopravy na úsecích výhledové komunikační sítě v Kuřimi pro obě varianty.

| úsek    |                  | celková intenzita |            |          |
|---------|------------------|-------------------|------------|----------|
|         |                  | 2009              | 2030 SEVER | 2030 JIH |
| obchvat | JIH              | -                 | -          | 19 542   |
|         | SEVER záp. část  | -                 | 17 108     | -        |
|         | SEVER vých. část | -                 | 17 348     | -        |

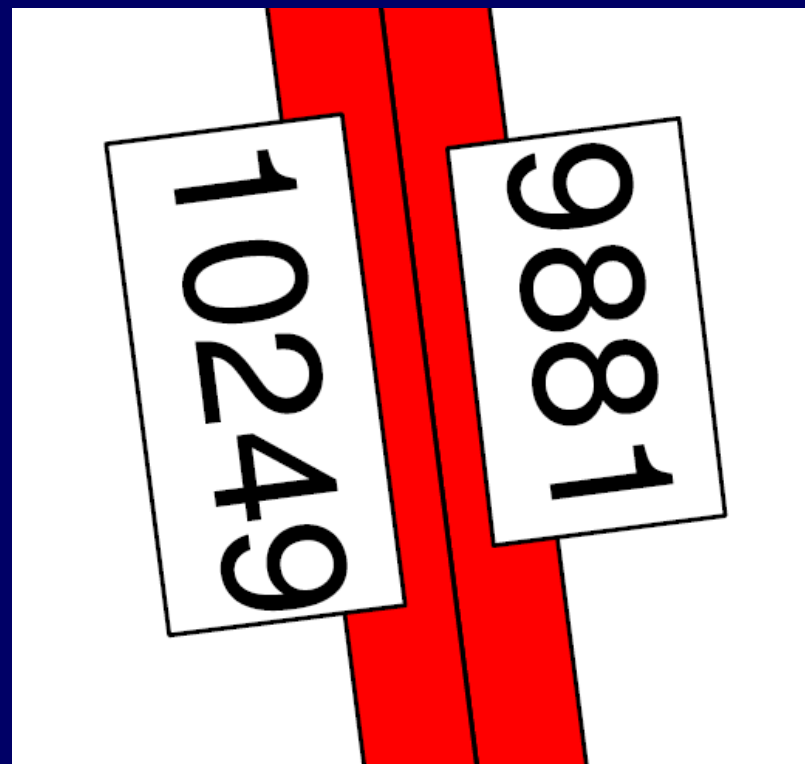
**Rozdíl ve funkčnosti obou obchvatů je pouze do 2.5 tisíce vozidel denně**

Severní obchvat je ve studii v neoptimální variantě

# Intenzity dopravy pro Podlesí – citace za zprávy DHV pro Kuřim



Pro severní obchvat

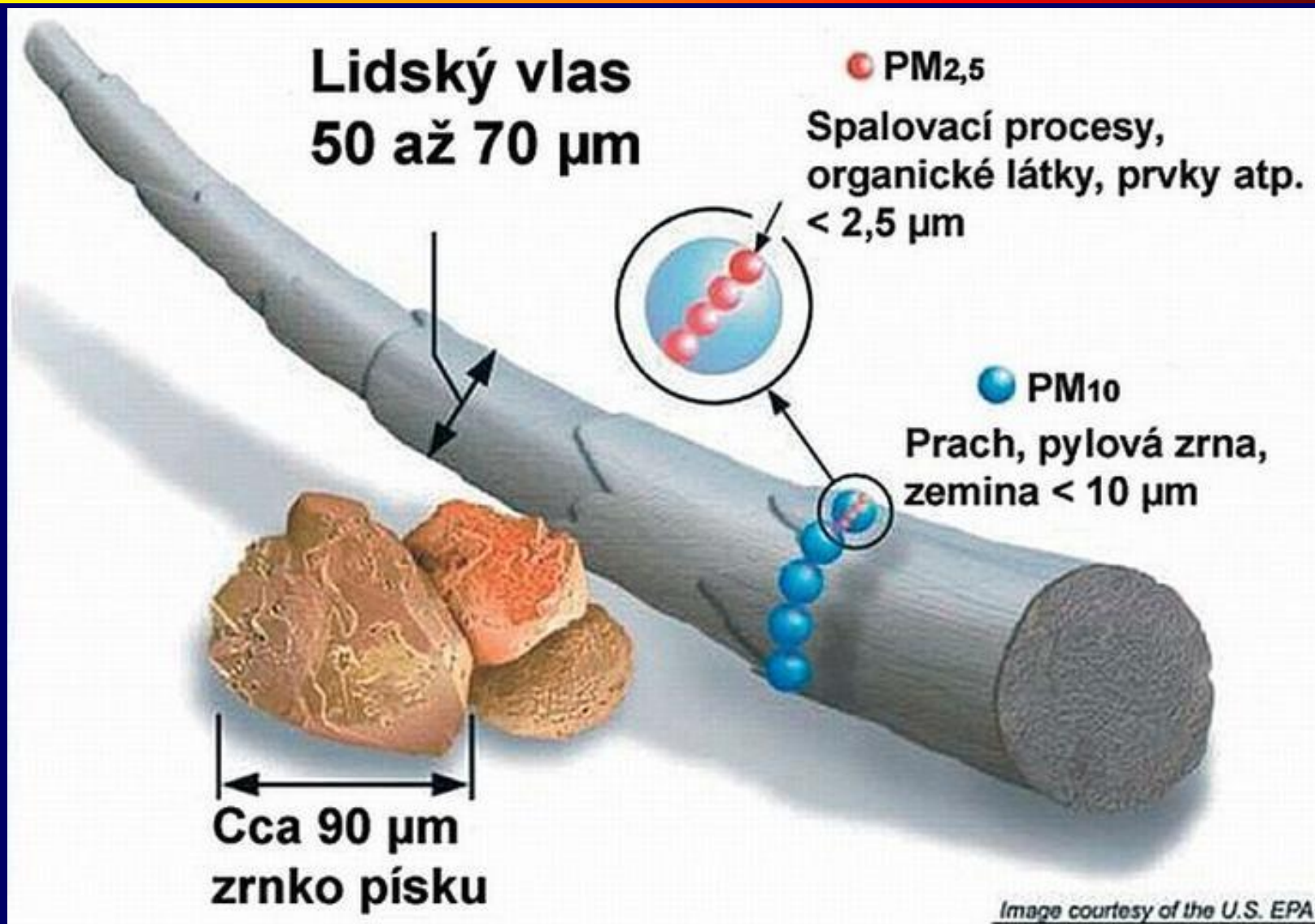


Pro jižní obchvat

**HODNOTY JSOU PRAKTICKY STEJNÉ !!**



# Dopady na zdraví - prašnost



# Dopad na veřejné zdraví - prašnost

---

## Prach: pět tisíc úmrtí

30.9.2015 Mladá fronta DNES Strana 3 Z domova  
Martin Biben

Polovina Čechů dýchá podle nové zprávy o životním prostředí zdraví škodlivý vzduch. Lékaři už vyčíslili, že kvůli smogu zemřou ročně tisíce lidí.

PRAHA Na českých silnicích vloni přišlo o život 631 lidí. Že je bezpečnosti jízdy nutné věnovat velkou pozornost, proto nikdo nepochybuje. Co dýcháme, však už nás zajímá méně.

Podle nejnovějších propočtů lékařů přitom může jen prach v ovzduší za přibližně pět tisíc úmrtí ročně. Další stovky, nebo spíš tisíce lidí, onemocní kvůli rakovinotvorným látkám ve vzduchu.

# Dopady na zdraví – hlučnost

---

## Povolené limity hluku:

Základní hodnota je 50dB

Korekce\_pro noční dobu -10dB

LIMIT v noci 40dB, ve dne 50dB

hluk z dopravy na pozemních komunikacích +10dB

LIMIT v noci 50dB, ve dne 60dB

pro starou hlukovou zátěž +20dB

LIMIT v noci 60dB, ve dne 70dB



# Dopady na zdraví – hlučnost

---

## D1 - Stav v Bosonohách – průměry:

**v noci            59 – 63 dB**

**ve dne            68 – 71 dB**

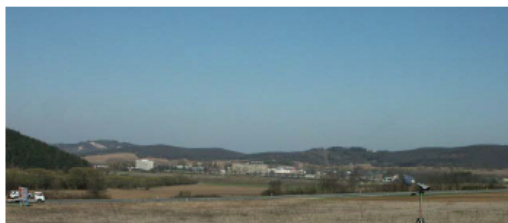
**LIMIT   v noci 40dB,    ve dne 50dB**

**Současný stav v oblasti Kníničky – Rozdrojovice –  
Jinačovice:**

**NOC: cca 35 dB**

# Dopady na zdraví – hlučnost

## 8.6 Referenční bod č. 40 (varianta F1): Kuřim - Podlesí



Popis situování referenčního bodu: na ploše budoucí zástavby RD, před stávající zástavbou RD

Zástavba: Nesouvislá zástavba RD

Počet dopravních pruhů: 2

Zdroj hluku: doprava na komunikaci Brno – Svitavy  
- sčítání dopravy

## 8.10 Referenční bod č. 50 (varianta D): Jinačovice - sever, zahrady



Popis situování referenčního bodu: konec zahrad severní zástavby RD poblíž pilíře staré dálnice

Zástavba: volný prostor

Počet dopravních pruhů: 2

Zdroj hluku: komunikace Brno - Kuřim, odstíněná zástavbou RD

Doprava:

denní doba - 17 OA; 2 NA / 30 min.

noční doba - 11 OA / 90 min

OA; 37 NA / 15 min.

A; 18 NA / 60 min.

$L_{A\text{ ekv.}}[\text{dB}]$

60,3

- denní doba

52,8

- noční doba

## 8.8 Referenční bod č. 46 (varianta D): Rozdrojovice

Popis situování referenčního bodu: Na začátku obce, u hranice pozemku nově postaveného rodinného domu

Zástavba: Jednostranná zástavba samostatných RD

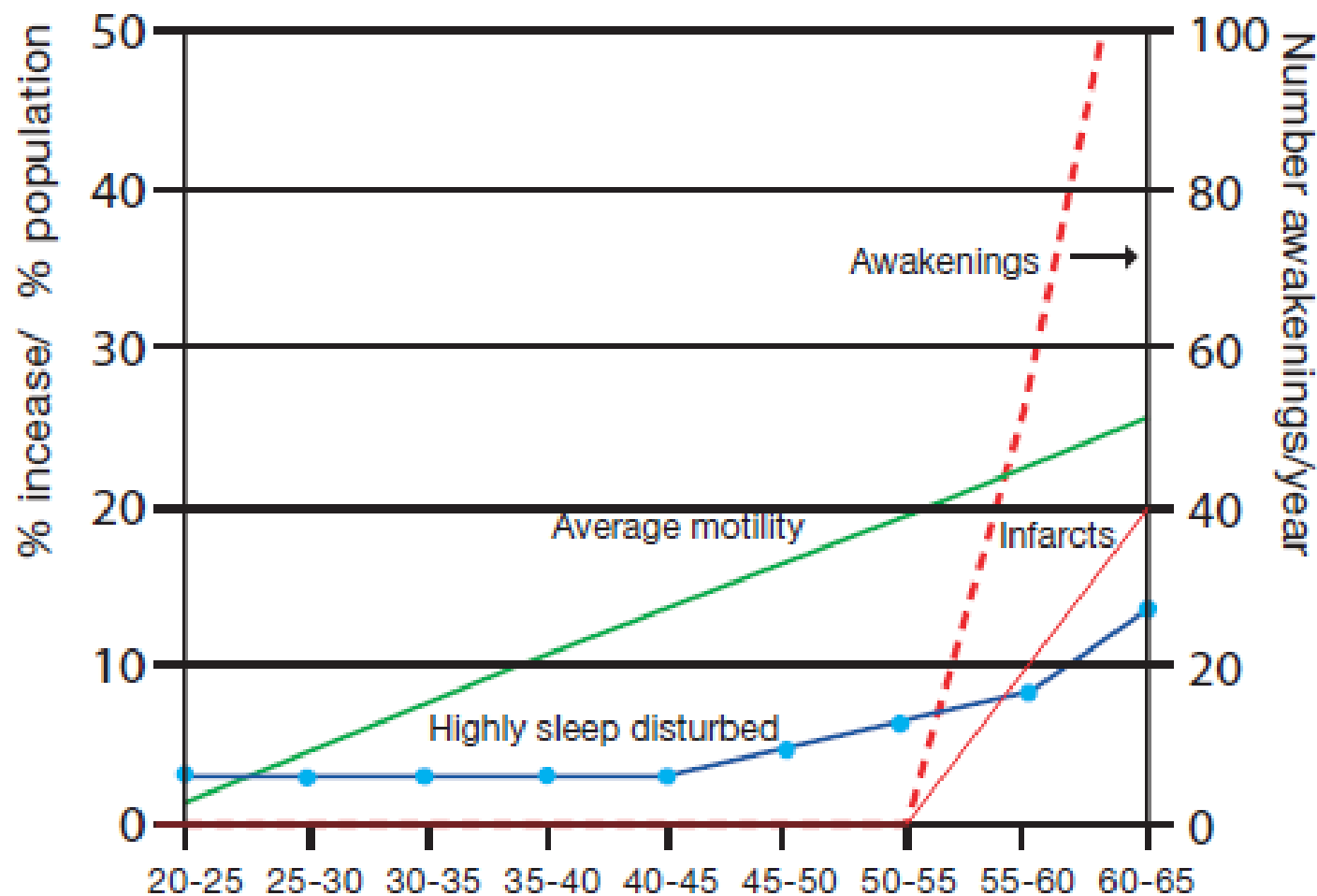
Počet dopravních pruhů: přílehlá komunikace - 2 jízdní pruhy

Zdroj hluku: převažuje vliv dopravy na silnici Kníničky - Jinačovice

| měření  | $L_{A\text{ ekv.}}[\text{dB}]$ |              |
|---------|--------------------------------|--------------|
| - 11:15 | 45,3                           | - denní doba |
| - 24:00 | 33,4                           | - noční doba |
| - 01:01 | 29,3                           |              |
|         | 30,7                           |              |

| Č. m. | Místo měření – popis              | Doba měření   | $L_{A\text{ ekv.}}[\text{dB}]$ |              |
|-------|-----------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|
| 1     | Výška mikrofonu nad terénem 1,8 m | 10:52 - 11:03 | 45,8                           | - denní doba |
| 2     |                                   | 01:08 - 02:09 | 32,1                           | - noční doba |

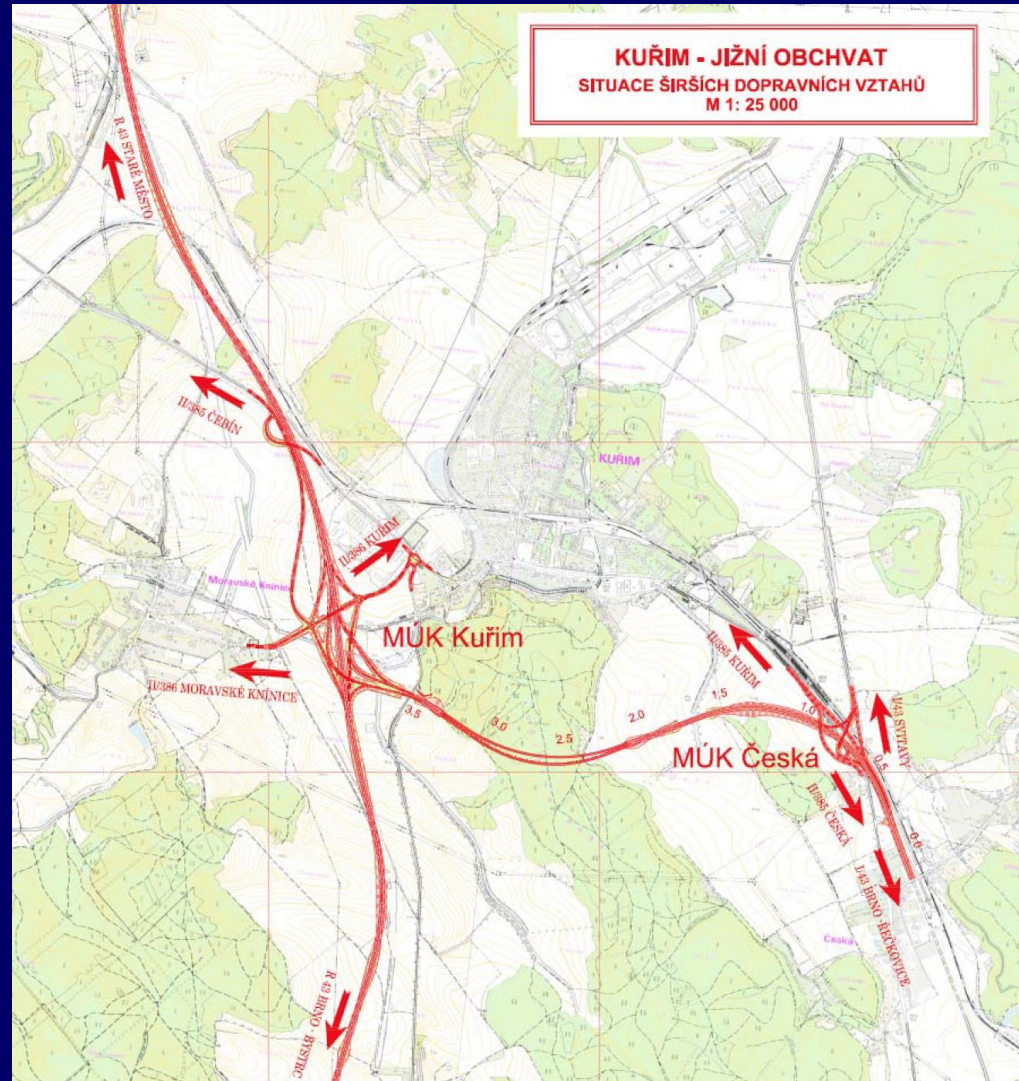
# Dopady na zdraví – hlučnost



**Fig. 3**  
**Effects**  
**of road traffic**  
**noise at night\***

# Jižní obchvat Kuřimi v kontextu R43

- Jižní obchvat Kuřimi je těsně svázán s R43
- Bez R43 v Bystrcké trase je nepředstavitelné realizovat jižní obchvat Kuřimi
- Bystrcká trasa R43 je nerealizovatelná, takže je nerealizovatelný i jižní obchvat Kuřimi
- Prosazování jižního obchvatu Kuřimi je špatný plán pro obyvatele Kuřimi



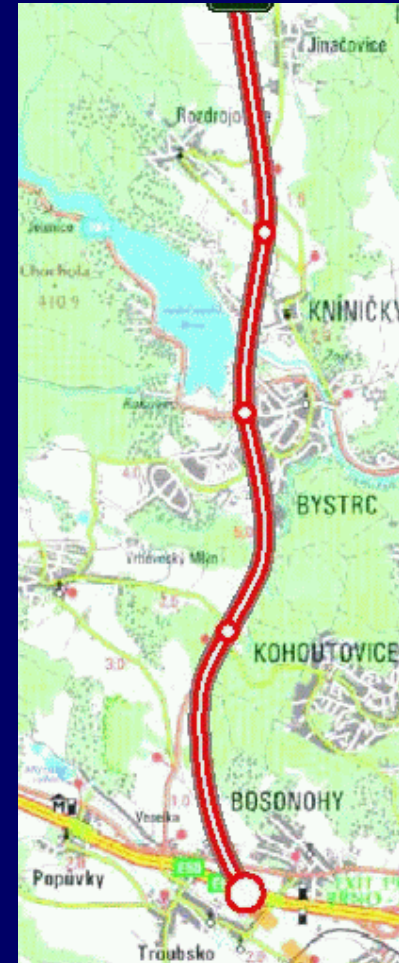
# Dlouhodobě překročené limity prašnosti

| Rok         | Počet dnů s koncentrací PM <sub>10</sub> vyšší než 50µg/m <sup>3</sup> | Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu –tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50µg/m <sup>3</sup> | Maxim. koncentrace PM <sub>10</sub> v µg/m <sup>3</sup> | Maxim. koncentrace PM <sub>10</sub> v procentech vztažená k limitu 50µg/m <sup>3</sup> |
|-------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1997 Tuřany | 46                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 174,8                                                   | 350 %                                                                                  |
| 1998        | 48                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 161,8                                                   | 323 %                                                                                  |
| 1999        | 31                                                                     | Nepřekročen                                                                                                            | 87,9                                                    | 176 %                                                                                  |
| 2000        | 19                                                                     | Nepřekročen                                                                                                            | 88,0                                                    | 176 %                                                                                  |
| 2001        | 33                                                                     | ??                                                                                                                     | 122,3                                                   | 244 %                                                                                  |
| 2002        | 52                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 184,1                                                   | 368 %                                                                                  |
| 2003        | 68                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 215,2                                                   | 430 %                                                                                  |
| 2004        | 43                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 112,7                                                   | 225 %                                                                                  |
| 2005        | 60                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 123,7                                                   | 247 %                                                                                  |
| 2006        | 67                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 201,8                                                   | 404 %                                                                                  |
| 2007        | 40                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 219,8                                                   | 440 %                                                                                  |
| 2008        | 25                                                                     | ??                                                                                                                     | 97,9                                                    | 196 %                                                                                  |
| 2009        | 30                                                                     | Nepřekročen                                                                                                            | 158,4                                                   | 316 %                                                                                  |
| 2010 Lány   | 64                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 117,8                                                   | 235 %                                                                                  |
| 2011 Lány   | 65                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 115,7                                                   | 231 %                                                                                  |
| 2012 Lány   | 45                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 147,3                                                   | 295 %                                                                                  |
| 2013 Lány   | 41                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 117,5                                                   | 235 %                                                                                  |
| 2014 Lány   | 51                                                                     | PŘEKROČEN                                                                                                              | 90,2                                                    | 235 %                                                                                  |
| 2015 Lány   | 33                                                                     | Nepřekročen                                                                                                            |                                                         |                                                                                        |



# R43 a zákonné hygienické limity

- V oblastech, kde jsou překročeny zákonné hygienické limity se nesmí umisťovat další zdroje znečištění, ale JM kraj a obce musí přijímat účinná opatření k nápravě
- V oblasti Brno-Bosonohy, Troubsko a Ostopovice jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity prašnosti a hlučnosti
- **R43 a MÚK s D1 tedy nemohou být umístěny v Brně-Bosonohách**
- Nelze-li napojit R43 na D1 v Brně-Bosonohách, pak R43 nemůže ani vést přes Bystrc, Rozdrojovice a Jinačovice
- **Nejbližší trasa pro R43 jako OBCHVAT města Brna je v Boskovické brázdě**





# R43 přes Brno zrušena rozsudkem NSS

---

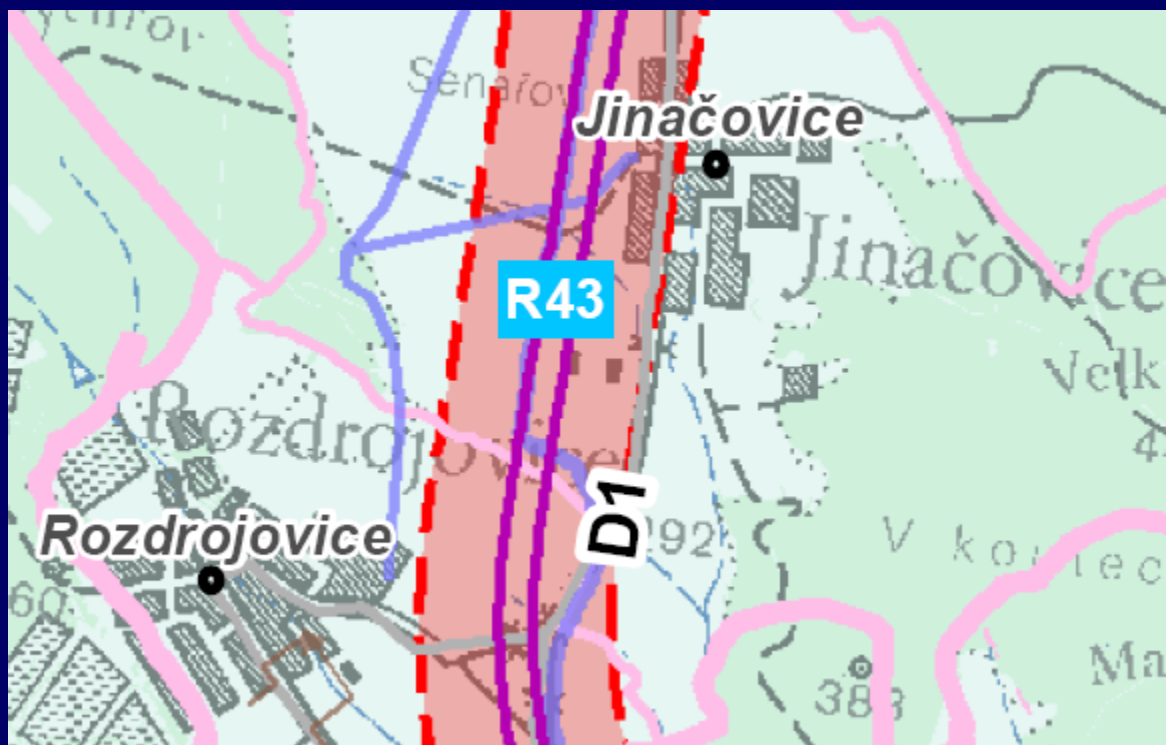
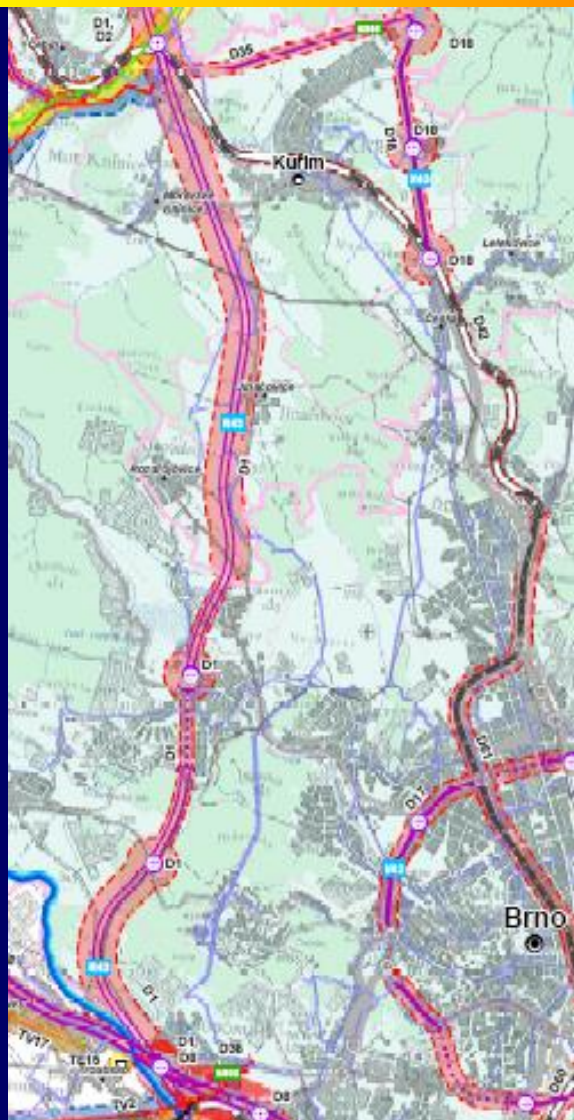
## NSS zrušil část územního plánu města Brna

Senát Nejvyššího správního soudu dne 27. května 2010 zrušil část opatření obecné povahy – Územního plánu města Brna týkající se plochy a trasy rychlostní silnice R43. Hlavní důvody rozhodnutí vysvětlil předseda senátu JUDr. Radan Malík: „Obec nemůže ve svém územním plánu vymezit plochu nadmístního významu, která není vymezena v územním plánu velkého územního celku. Z tohoto důvodu absence vymezení trasy rychlostní silnice R43 v závazné části textové části Územního plánu velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace způsobila nezákonnost Územního plánu města Brna v části týkající se vymezení ploch a trasy rychlostní silnice R43 se všemi jejími objekty a souvisejícími stavbami.“

**Tato nesrovnalost je i pro všechny ostatní obce v JMK, které mají R43 ve svém ÚP**

**Krajský územní plán skončil platnost ze zákona k 31.12.2009**

# Zrušené 2. ZÚR (2011)



# „Koncept“ Návrhu ZÚR (2015)

## ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

### Schéma dopravní infrastruktury

1 : 450 000

#### JEVY SCHVALOVANÉ

##### DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - NÁVRH

- dálnice
- rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. a III. třídy
- mimoúrovňňová křižovatka
- vybraná čtverohrábní křižovatka
- veřejné logistické centrum
- železniční trať - celostátní
- železniční trať - regionální
- terminál IDS
- vodní cizla (Blatná kanál)
- letiště Brno - Tušinky

##### DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - ÚZEMNÍ REZERVA

- dálnice
- rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. a III. třídy
- mimoúrovňňová křižovatka
- železniční trať - celostátní
- vysokorychlostní trať
- přelávkové spojení (Duraň - Ceda - I. a II. železniční trať - regionální)
- letiště Brno - Tušinky

#### JEVY INFORMATIVNÍ

##### ADMINISTRATIVNÍ HRANICE

- hranice státu
- hranice kraje
- hranice správního obvodu obce s rozšířenou působností (ORP)
- hranice správního obvodu obce

##### ÚZEMNÍ STUDIE

- územní studie nadřazené síťové síle v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti IDS

##### VEŘEJNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

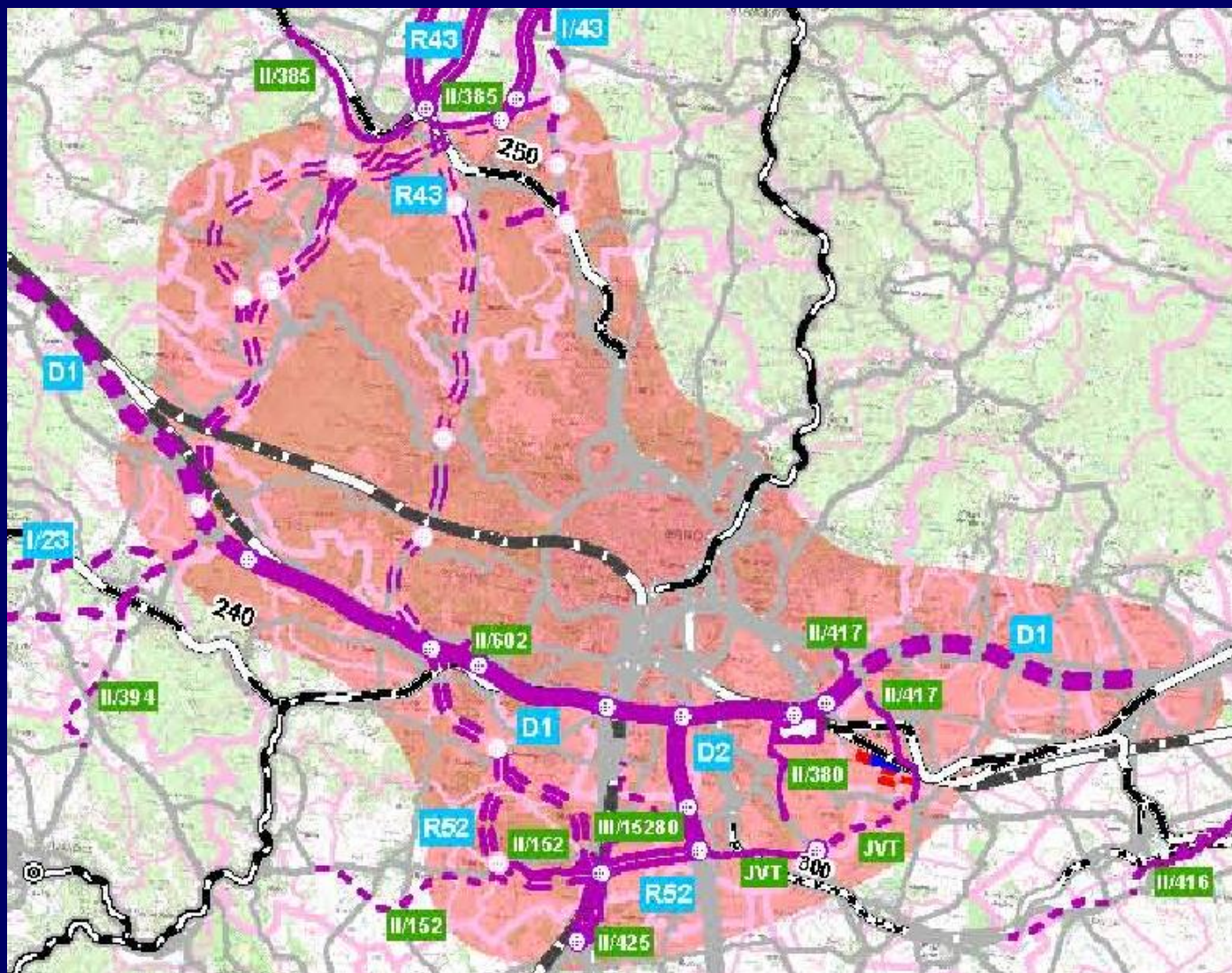
- dálnice
- rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- železniční trať - celostátní
- železniční trať - regionální

| ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Úprava: Ing. arch. Jaroslav Kříž, Ing. arch. Jaroslav Kříž, Ing. arch. Jaroslav Kříž</p> <p>Úprava: Ing. arch. Jaroslav Kříž, Ing. arch. Jaroslav Kříž, Ing. arch. Jaroslav Kříž</p> <p>Úprava: Ing. arch. Jaroslav Kříž, Ing. arch. Jaroslav Kříž, Ing. arch. Jaroslav Kříž</p> | <p>Jihomoravský kraj</p> <p>USB</p> <p>Urbanistický ústav Brno</p> <p>Urbanistický ústav Brno</p> |

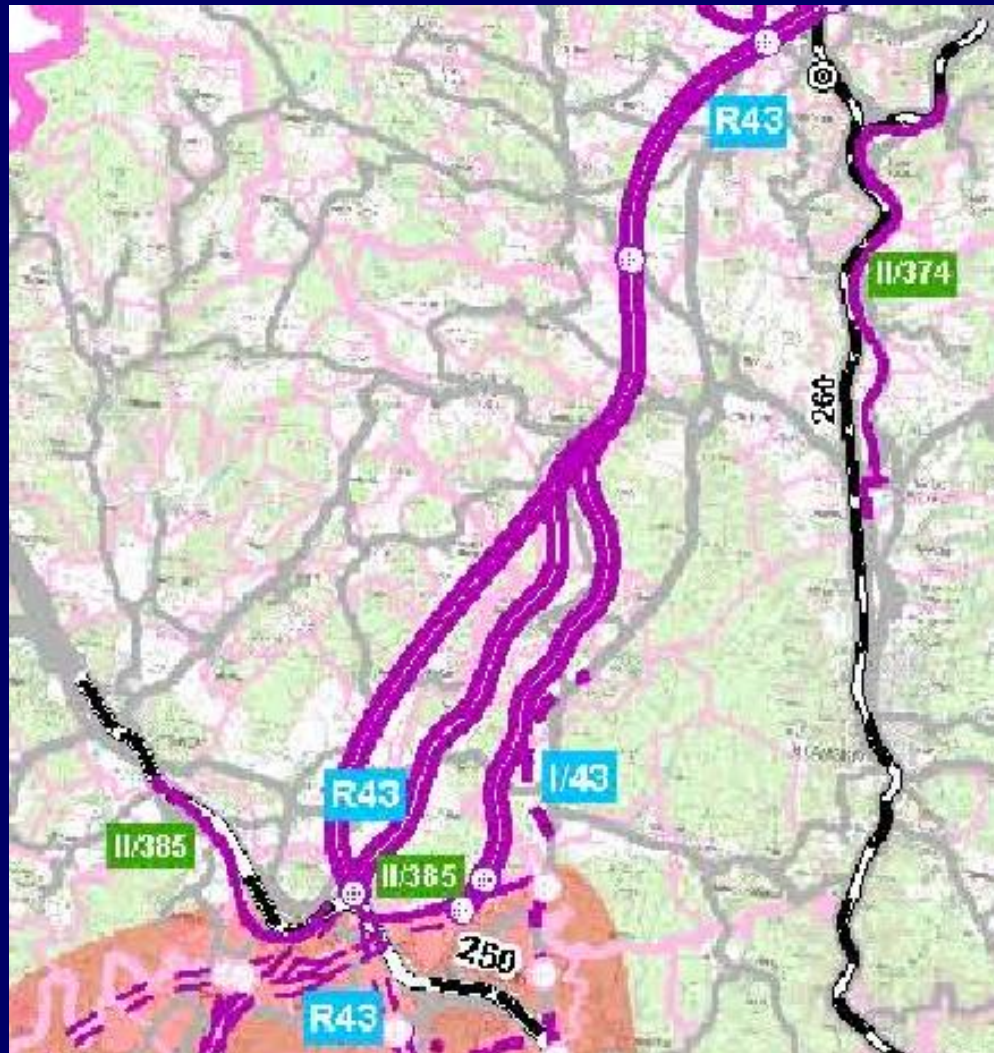




# „Koncept“ Návrhu ZÚR (2015)



# „Koncept“ Návrhu ZÚR (2015)





# „Koncept“ Návrhu ZÚR (2015)

---

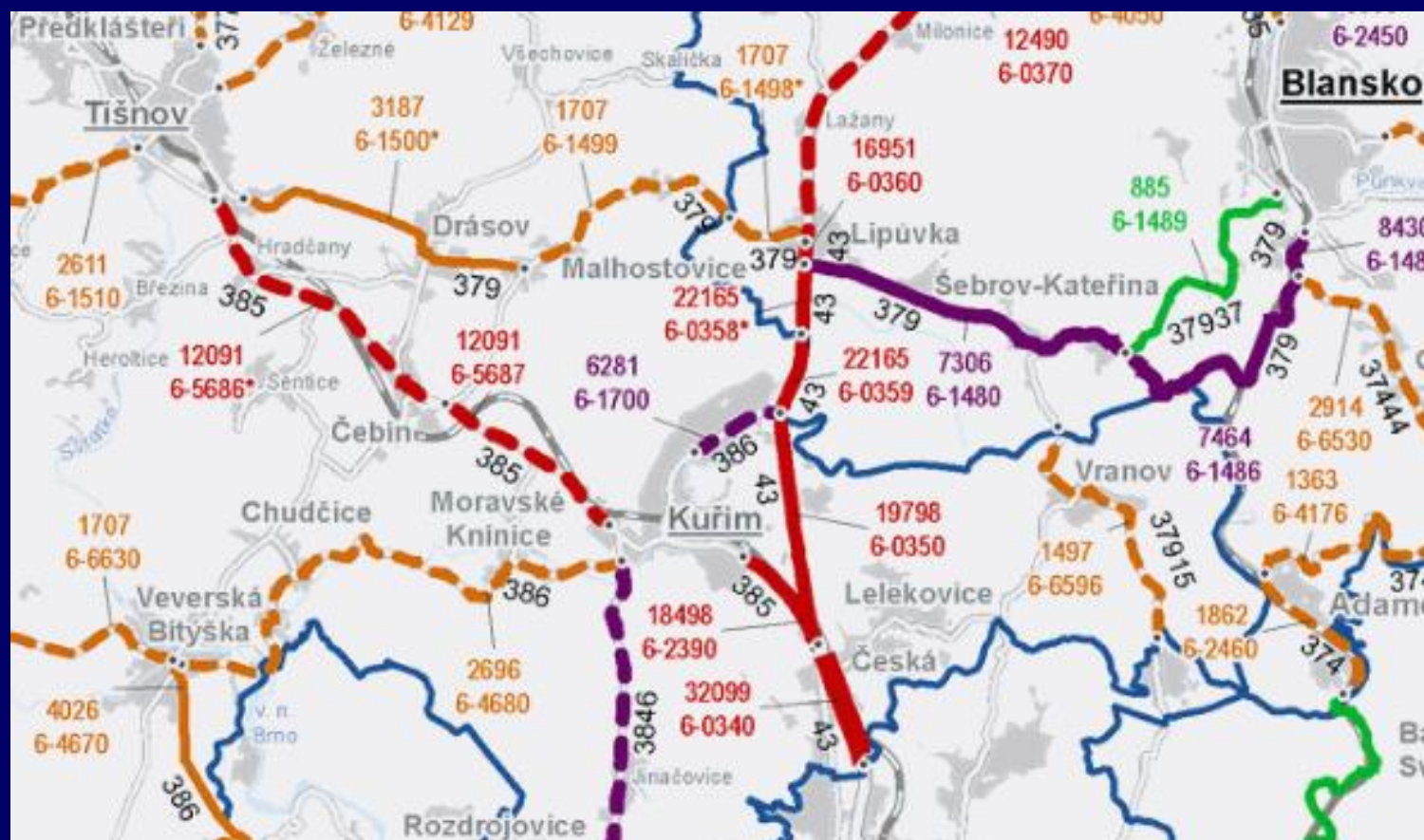
## Závěry hodnocení variantně vymezených koridorů

### *Dopravní infrastruktura – silniční doprava*

- DS01-A (R43) Kuřim – Lysice, var. Německá, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb.
- DS01-B (R43) Kuřim – Lysice, var. Malhostovická, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb.
- DS01-C (R43) Kuřim – Lysice, var. Optimalizovaná MŽP, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb.

Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP“. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru zohlednit vedle environmetálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria.





# Cílová versus tranzitní doprava z hlediska Brna

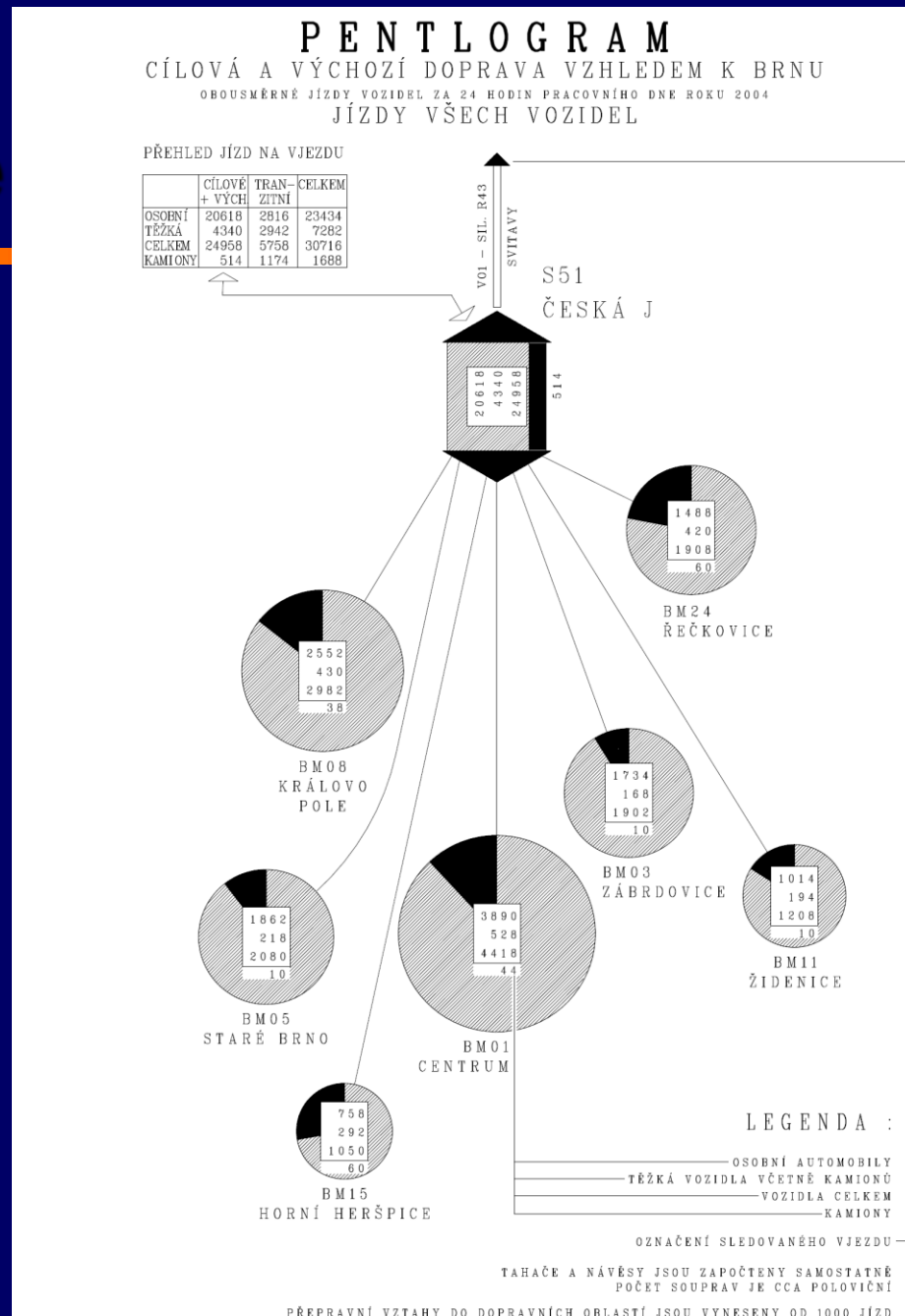
- Existující tranzitní a cílovou / zdrojovou dopravu vzhledem k Brnu doložila studie „*Město Brno – kordon průzkumů IAD na vjezdech do města*“ objednaná z ŘSD u firmy DOPING (2005)
- Na vjezdu do Brna od severu bylo zjištěno:

| PŘEHLED JÍZD NA VJEZDU |                  |                |        |
|------------------------|------------------|----------------|--------|
|                        | CÍLOVÉ<br>+ VÝCH | TRAN-<br>ZITNÍ | CELKEM |
| OSOBNÍ                 | 20618            | 2816           | 23434  |
| TĚŽKÁ                  | 4340             | 2942           | 7282   |
| CELKEM                 | 24958            | 5758           | 30716  |
| KAMIONY                | 514              | 1174           | 1688   |

- Hustota tranzitní dopravy pro osobní dopravu je logicky relativně nízká (cca 12 %), ale výrazně **stoupá pro těžkou nákladní dopravu, kde činí již přes 40 %**.
- Pro nejvíce zatěžující kategorii dopravy, **kamiony**, již dnes při všech obtížích pro kamióny projet trasu od Svitav, činí tranzitní doprava prakticky **70 %**.

# Cíle dopravy v Brně

- Dle studie ŘSD od firmy DOPING (2005):
- Trasa od severu tedy přivádí cílovou dopravu naprosto dominantně do střední a východní části Brna



# Proč OBCHVAT města Brna?

---

Brno nemá  
OBCHVAT:

NULA vozidel odvedených  
mimo Brno

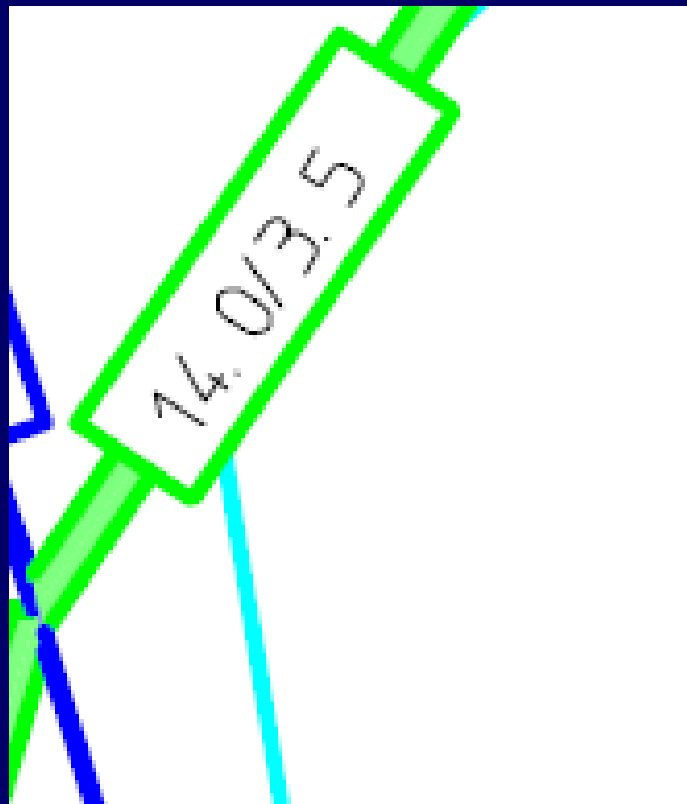
---

Brno má OBCHVAT:

Cca 18 – 20 tis. vozidel  
denně na obchvatu, t.j.  
mimo Brno,

z toho cca 4.5 tis těžké  
nákladní dopravy



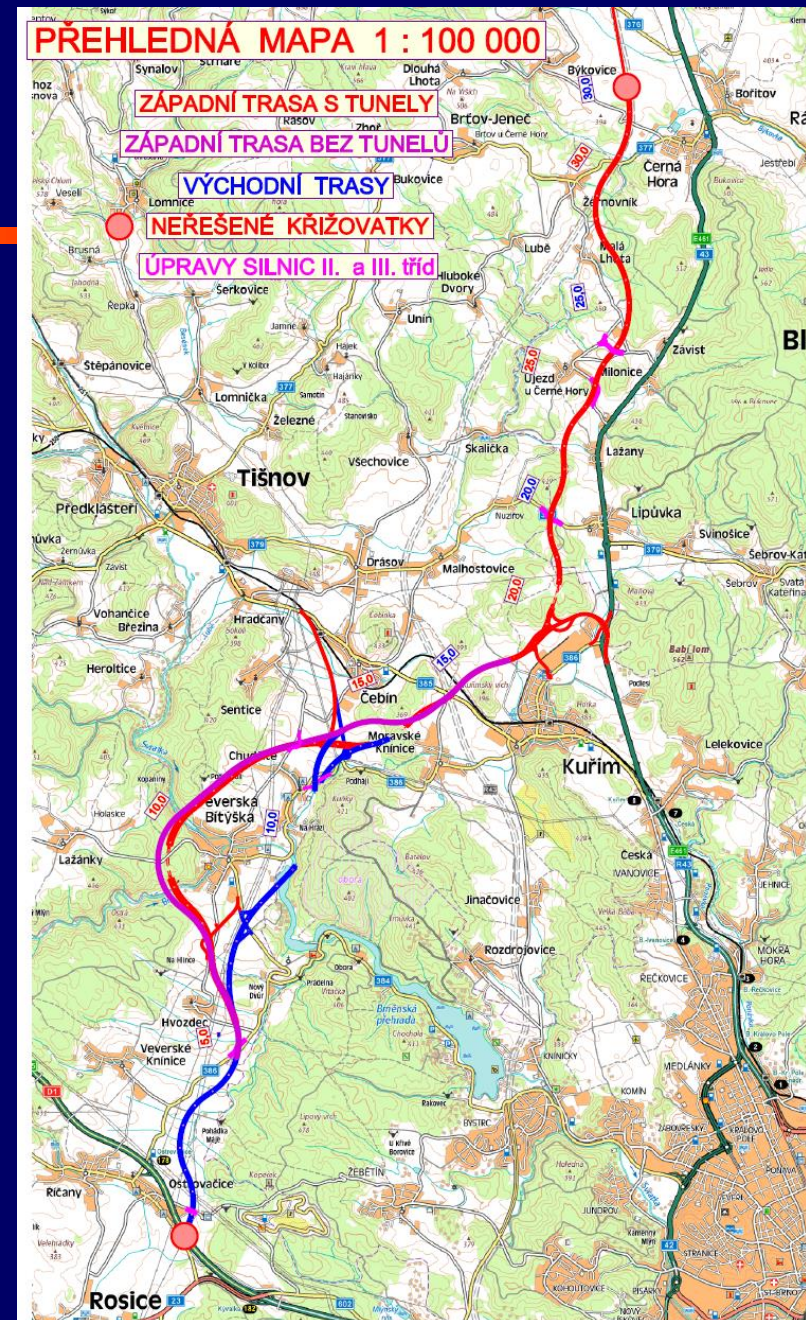


1. *Journal of Management Studies*, 1996, 33, 1, 1-14.

1. *Journal of Management Studies*, 1990, 27, 1, 1-14.

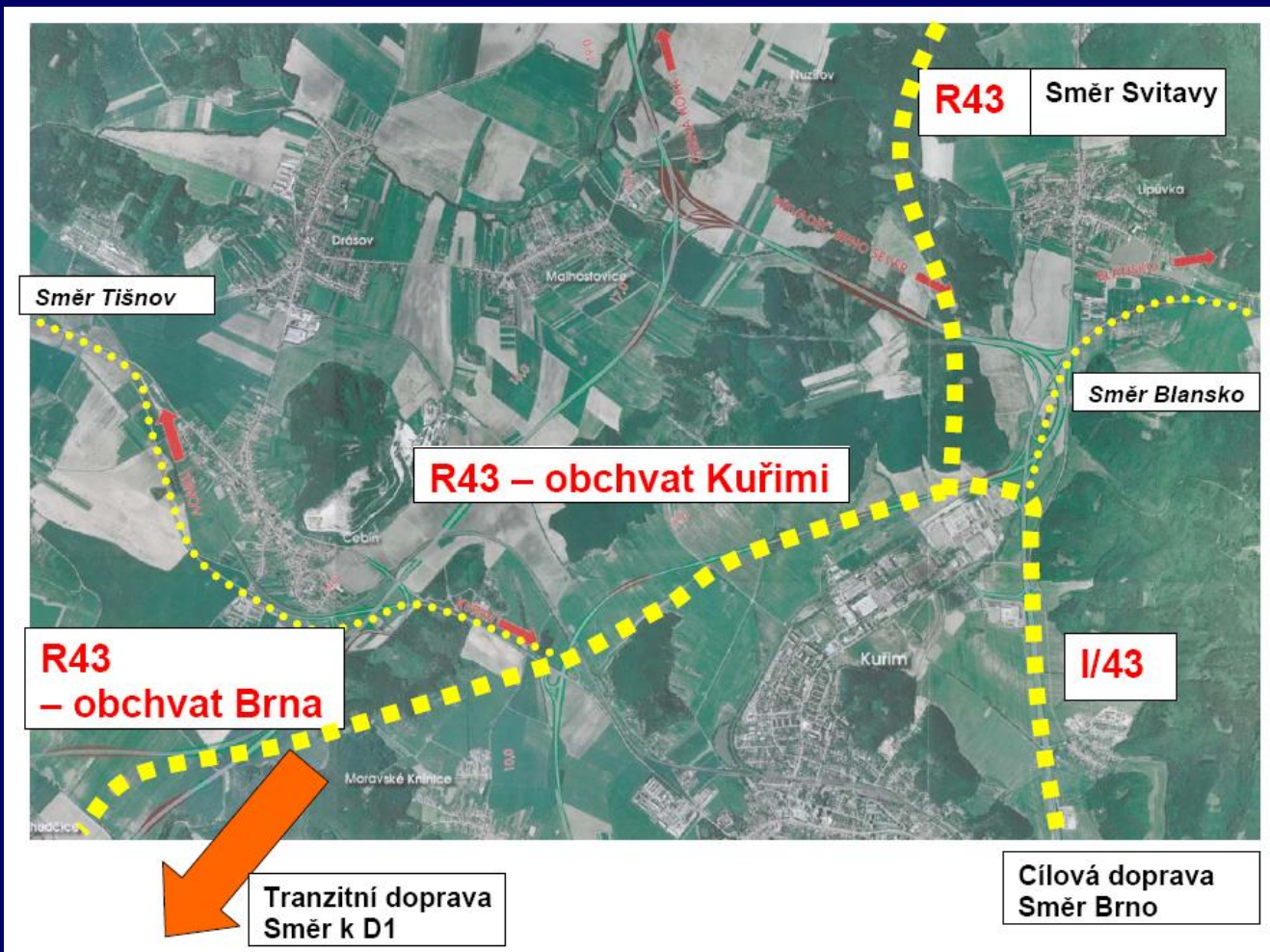
# Optimalizované vedení R43 - možný základ pro konsensus

- Optimalizované vedení R43 se vyhýbá mnoha obcím, tvoří kvalitní obchvaty pro obce na trase a tvoří i kvalitní obchvat města Brna
- Splňuje požadavky národní legislativy i legislativy EU, a tedy je tu šance žádat o miliardy z EU



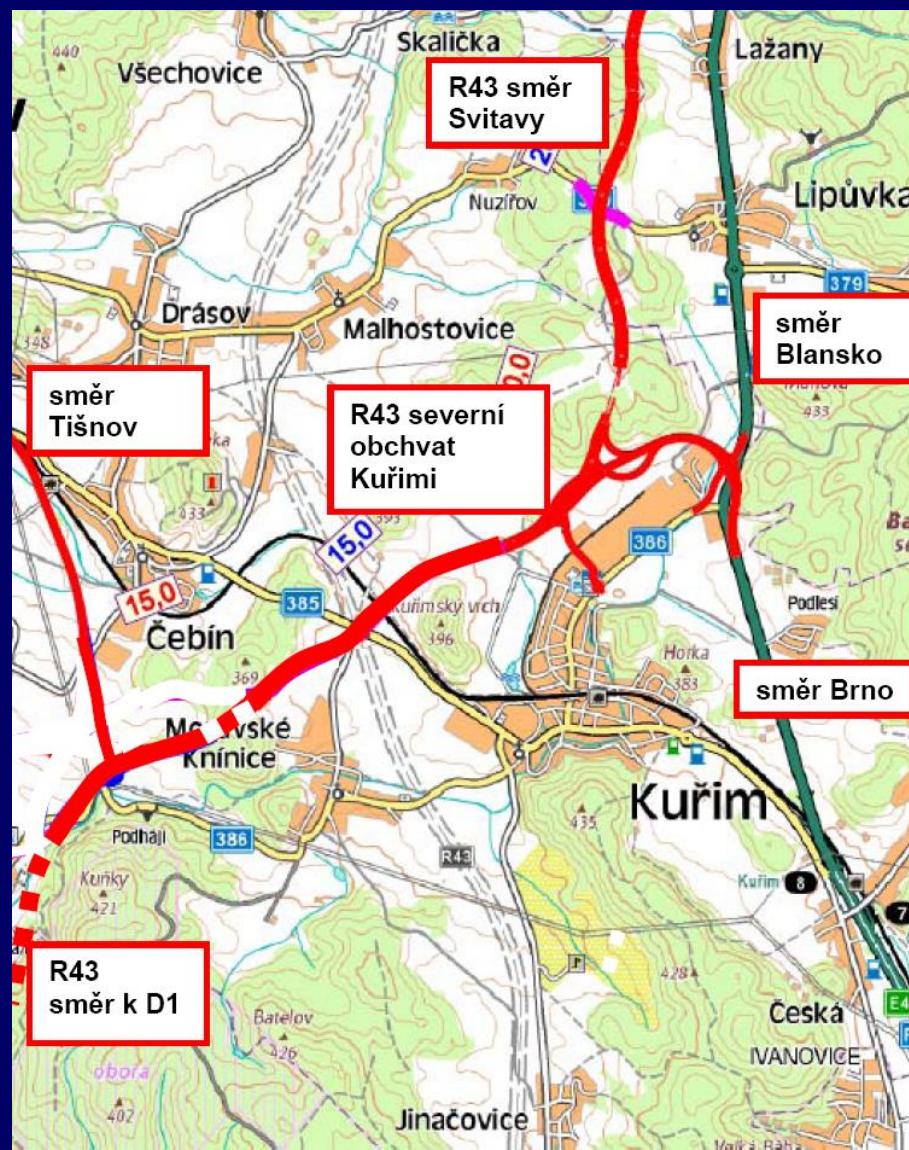


# Schematické řešení pro tranzitní a cílovou dopravu severně od Brna



# Optimalizované vedení R43 - možný základ pro konsensus

- Zcela se vyhýbá  
Brnu, Rozdrojovicím,  
Jinačovicím, Čebínu,  
Drásovu,  
Malhostovicím,  
Všechovicím,  
Skaličce, Malé Lhotě  
a Lubě
- Tvoří kvalitní  
obchvaty pro  
všechny další obce





# Závlek cca 10 km přes Bystřc

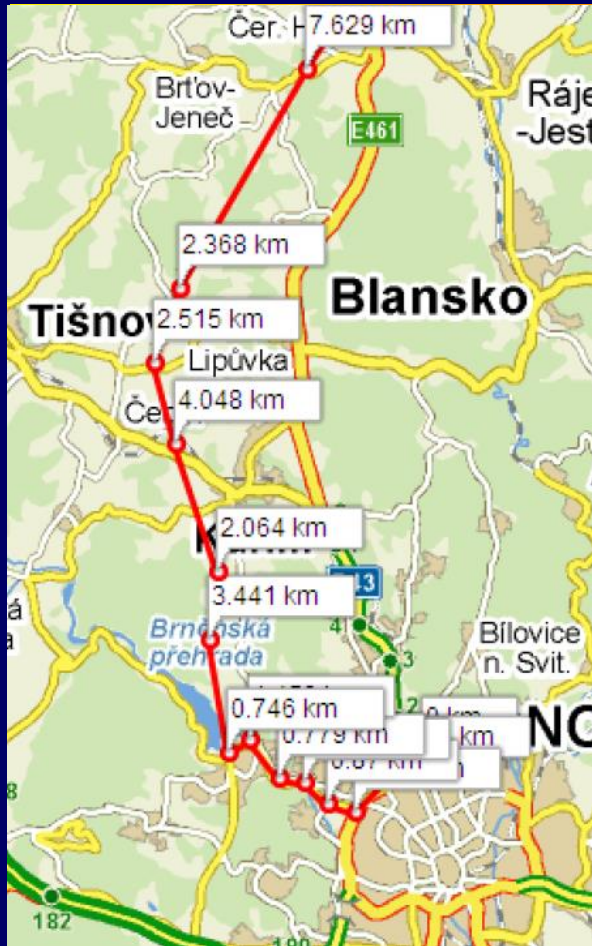
Hitlerova dálnice –  
černá přerušovaná  
čára - závlek

Optimalizovaná přímá  
trasa R43 – značena  
červeně





# R43 přes Bystrc je dopravně problém



- 33 km přes Bystrc
- 23 km přes Řečkovice

- Jak se z hlavních zdrojů a cílů v Brně dostat na R43?
- Projetím přes půl Brna?
- Nájezdem přes Kuřim, jeho S nebo J obchvatem?
- Najet u Černé Hory?
- Trasa Brno-střed – Bystrc – Boskovice je o 10 km delší, tj. cca 15 - 20 min delší ... pro dojíždějící denně 2x tolik !!
- Nájezd na R43 není ani v Bosonohách, kde má být obří křižovatka s D1 a utajovanou JZ tangentou



**Obchvat  
Čebína**

### **Optimalizovaná trasa R43**

- s obchvatem Čebína a
- mimoúrovňovou křižovatkou jižně od Čebína

**Směr k D1**

**Nájezd z  
Malhostovic**

**Směr Boskovice**

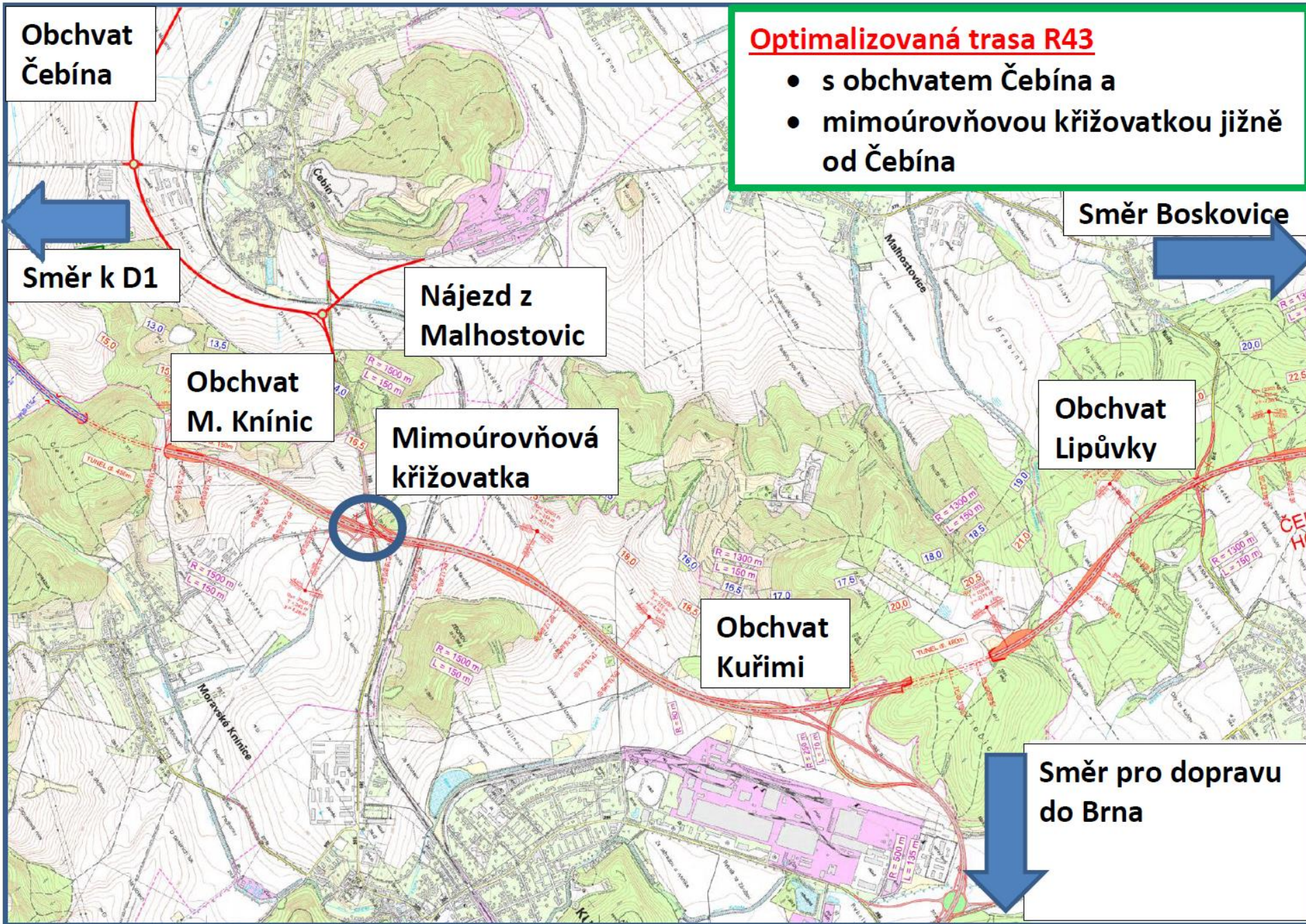
**Obchvat  
M. Knínic**

**Mimoúrovňová  
křižovatka**

**Obchvat  
Lipůvky**

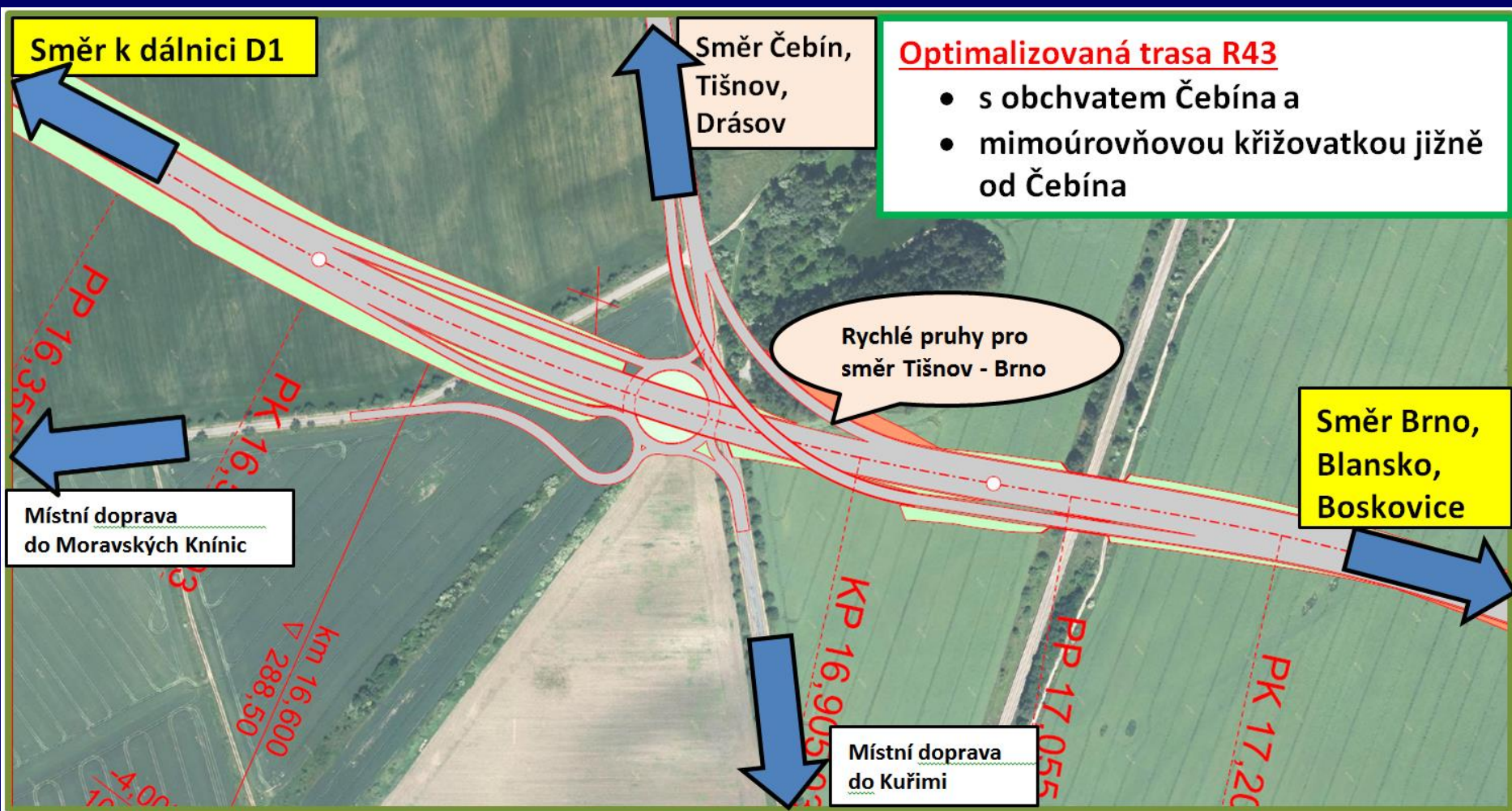
**Obchvat  
Kuřimi**

**Směr pro dopravu  
do Brna**





# R43 – optimalizovaná trasa



# Zmatečná příprava územního plánu kraje

---

- 1999: Vláda požadovala najít trasu pro R43 Brno - Svitavy v novém ÚP pro brněnskou aglomeraci
- 2002: Pořizování tohoto regionálního ÚP bylo zastaveno krajem pro nedohody mezi úřady
- 2004: JMK se pokusil o ÚP JMK s R43. MMR označilo projednávání územního plánu kraje za **protiprávní**. Proces byl **zastaven**.
- 2011: 2. pokus o Zásady územního rozvoje (ZÚR), zrušeny NSS v 6/2012
- 2015: 3. pokus o ZÚR JMK – fáze „konceptu“ a „finálního návrhu“



# Zmatečná příprava územního plánu kraje

---

- Leden 2016 – MŽP nepřipouští R43 rozdělit na dva úseky
- Kraj reaguje tím, že celá R43 od dálnice D1 po Lysice se dá do územní rezervy
- To znamená nejen odklad o cca 4 roky, ale i ztrátu evropských dotací
- Zástupce Kuřimi hlasuje pro odklad
- Pro obchvat Kuřimi to znamená odklad o mnoho let, možná cca 10 let

# Zmatečná příprava územního plánu kraje

---

- R43 má být v územní rezervě, ale přeložka II/386 (Legionářská a Blanenská) se má stát schváleným koridorem
- To je ale trasa severního obchvatu (a pokus zablokovat R43 v optimalizované trase)
- Celé je to zmatek a černá tragikomedie

(110) ZÚR JMK vymezují níže uvedené koridory **DS25 – DS36** a **DS39** pro přestavbu silnic II. třídy (veřejně prospěšné stavby) takto:

**DS31**

II/385 Kuřim, severní obchvat;

# Možnost reagovat na finální Návrh ZÚR

---

- Návrh ZÚR bude uveřejněn na WEBu JMK
- Zveřejnění na úřední desce kraje lze očekávat možná už v dubnu
- Připomínky a námitky je nutno podat písemně na krajský úřad



# Možnosti reagovat na finální Návrh ZÚR

---

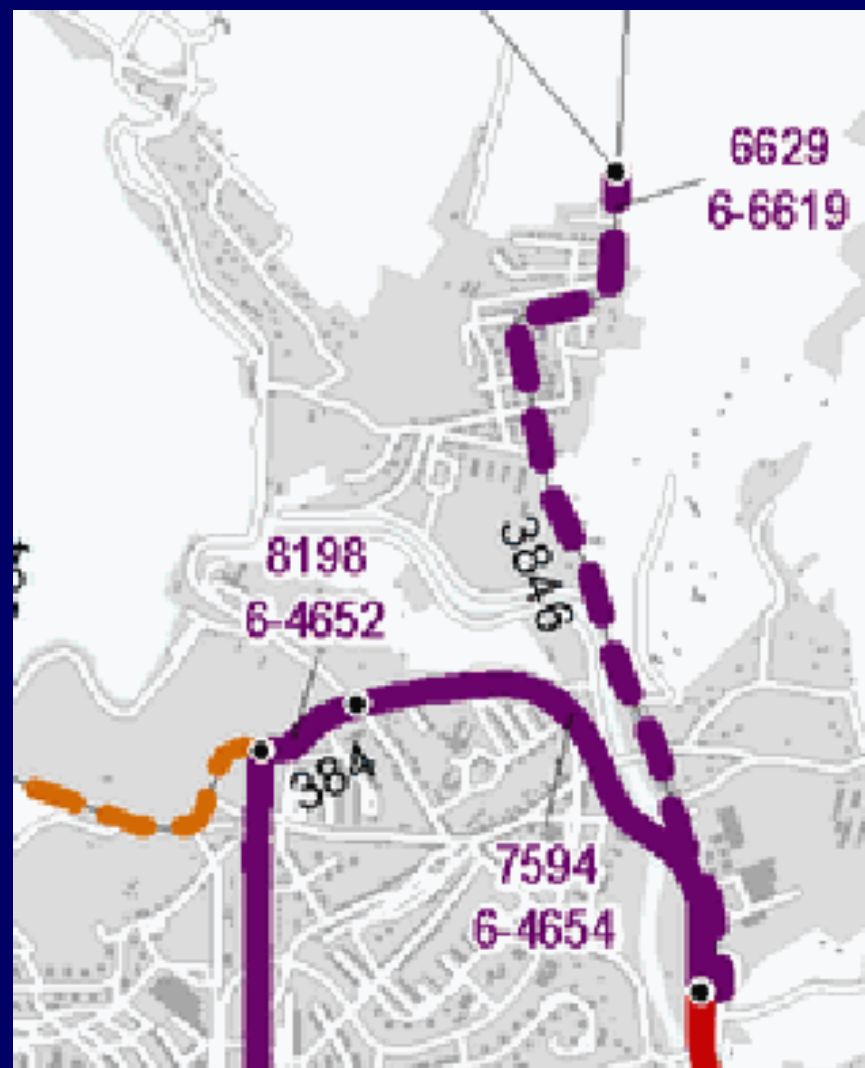
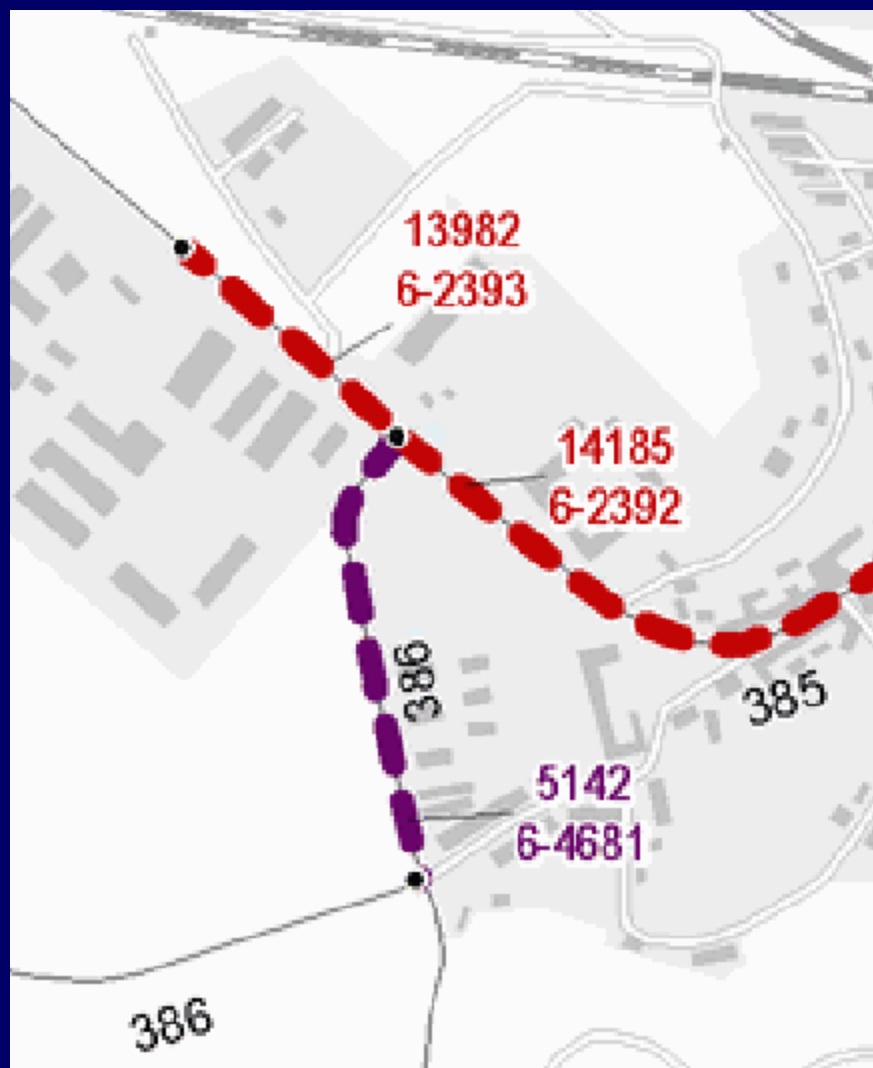
- Každý může dát připomínku
- Námitky mohou podat jen OBCE a ZÁSTUPCE VEŘEJNOSTI
- Zástupce veřejnosti za obec – 10 procent občanů obce, max. 200
- Zástupce veřejnosti za kraj – minimálně 500 podpisů
- Připomínky i námitky musí být písemné (adresát KrÚ JMK)
- Zástupce veřejnosti pro R43 v rámci JMK – paní Palková, Bystřice

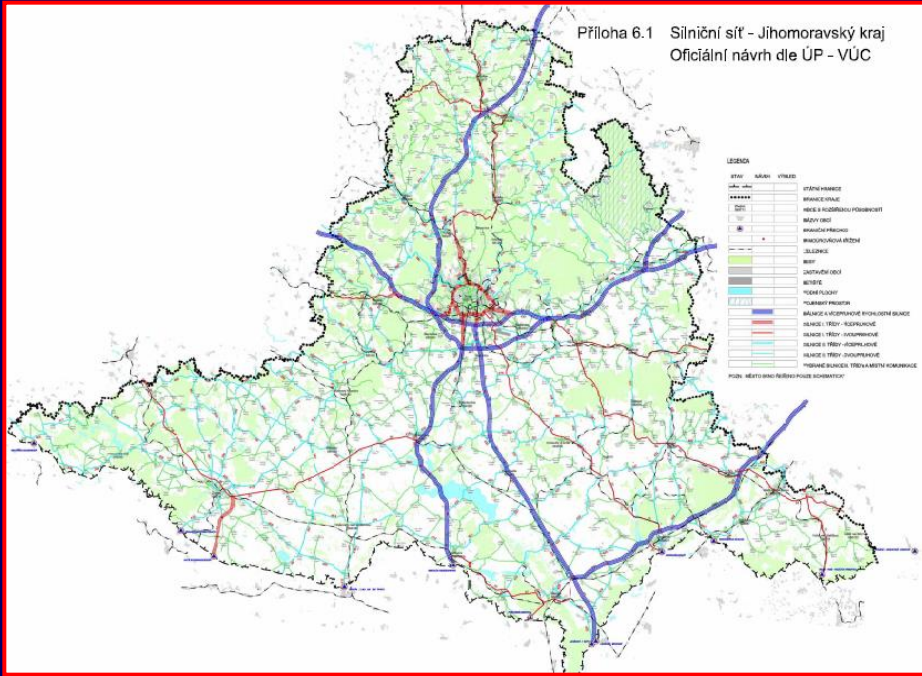
# Závěr

---

- Je žádoucí, aby ZÚR byly dokončeny pro celý kraj. Další odklady o léta jsou naprosto nevhodné.
- Koridor R43 je třeba rozhodnout v procesu schvalování těchto Zásad územního rozvoje
- Je vhodné, aby obce postupovaly v součinnosti
- Občané s výhodou mohou využít institut „zástupce veřejnosti“

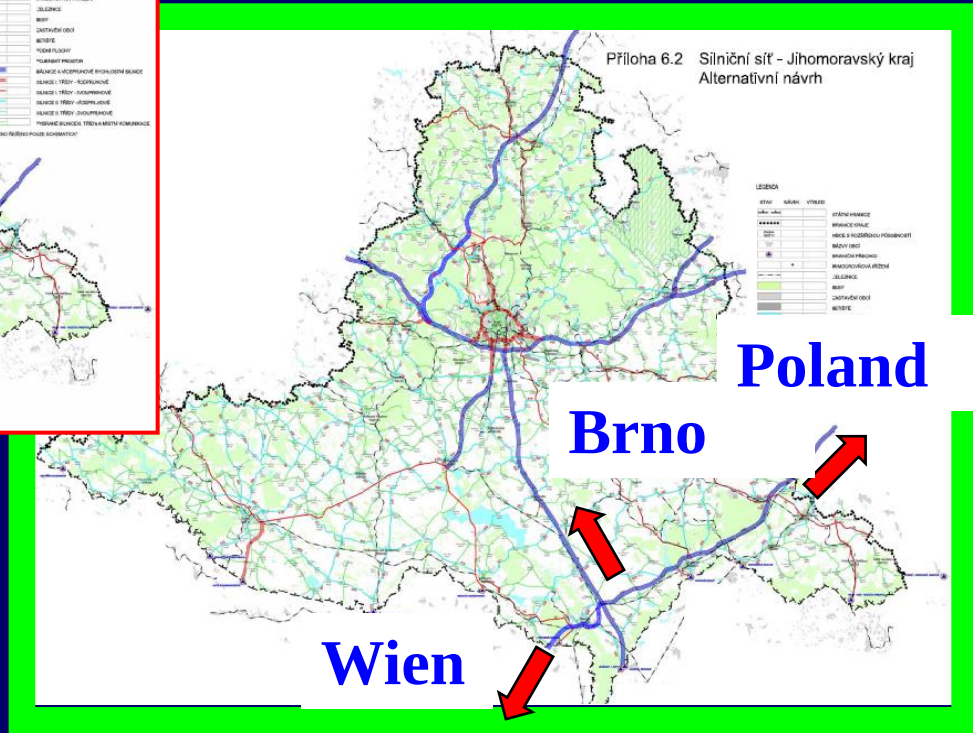
# Sčítání vozidel 2010 - ŘSD





# Nesprávně

(přes “Mikulov-Drasenhofen”)



# Správně (přes “Břecław-Reintal”)



# Stávající systém: Jak jej dokončit? ... PLUS TANGENTY?



**Nesprávně**  
Zatížení tranzitní dopravou



**Správně**  
Ochrana „v hloubce“

# Politicky prosazovaná R43

## NENÍ silnicí na Svitavy

... ale silnicí na Jevíčko a Moravskou Třebovou (Staré město)

Brno – Staré Město – Svitavy  
je zajiždka oproti Brno – Svitavy

Prosazovatelem trasy na Moravskou Třebovou je i rodák z tohoto města, bývalý ministr MMR a hejtman Pardubického kraje Martínek (ČSSD)...



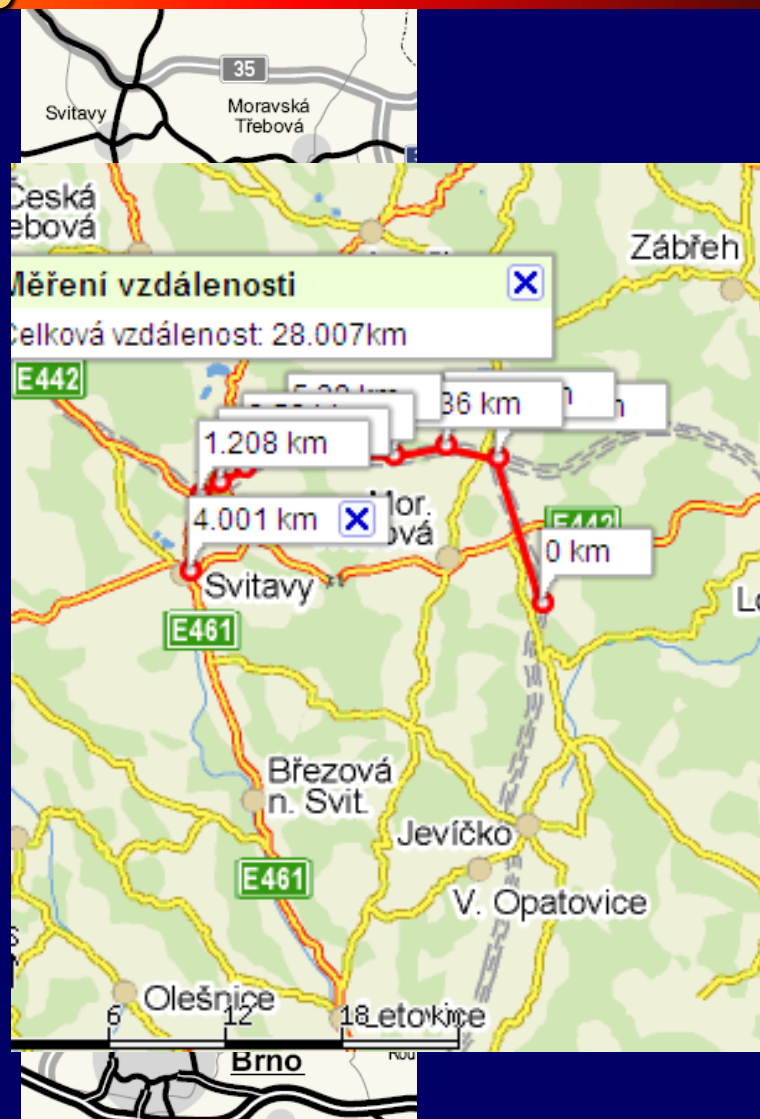
# Politicky prosazovaná R43 NENÍ silnicí na Svitavy

... ale silnicí na Jevíčko a  
Moravskou Třebovou (Staré  
město)

Cesta po dálnici Brno –  
Svitavy je jen na severu o  
28km delší

... u Brna přes Bystřici o  
dalších 10km

... celkem skoro o 40 km !!



# Návrh ZÚR (8/2009) a EIA R43 - střed

- Navržená řešení ve **variantách 1 a 2** zbytečně zatěžují navíc mnoho obcí (např. Drásov, Malhostovice, Všechnovice, ...) a trasa z Boskovicka do cílových oblastí Brna je zbytečně dlouhá.
- Chyba: Uvedená **varianta 3** nebyla v EIA od ŘSD posuzována jako celek s napojením na trasu obchvatu Brna. Nejedná se o původně navrženou variantu 3.

