

**KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE**  
**JIHOMORAVSKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V BRNĚ**  
JEŘÁBKOVA 4, 602 00 BRNO

Datovou zprávou

Číslo jednací: KHSJM 08069/2019/HO/HOK  
Spisová značka: S-KHSJM 02695/2019  
Č. j. odesílatele: JMK 2875/2019  
Oprávněná  
úřední osoba: Ing. Staněk Miroslav  
Vyřizuje: Ing. Švarcová Jaroslava  
MVDr. Fajkošová Ivana  
Tel.: 518 398 620, 545 113 016  
Email: jaroslava.svarcova@khsbrno.cz  
ivana.fajkosova@khsbrno.cz

Krajský úřad Jihomoravského kraje  
*Odbor územního plánování a stavebního řádu*

Žerotínovo náměstí 449/3

602 00 BRNO

ID datové schránky x2pbqzq

V Brně dne 14.02.2019

**Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018**

- *vyjádření Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně*

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále také „KHS JmK“) jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví místně příslušný dle ustanovení § 82 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 258/2000 Sb.“), a věcně příslušný dle § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb., § 4 odst. 2 písm. b) a § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“), v souladu s ustanovením § 2 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále také „správní řád“), uplatňuje toto vyjádření:

**Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně**

vzhledem k nutnosti eliminace resp. minimalizace potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek ve smyslu § 2 odst. 2 a 4 zákona č. 258/2000 Sb. s odkazem na § 18 odst. 3 stavebního zákona, dle něhož orgány územního plánování mj. konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů, a s odkazem na smysl ustanovení § 18 odst. 1, § 19 odst. 1 písm. c), e), i) a m) stavebního zákona a ve smyslu § 9 písm. g) vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (dále také „vyhláška č. 500/2006 Sb.“), s odkazem na část *F. POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE, VČETNĚ POŽADAVKŮ NA VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, JE-LI VYŽADOVÁNO* návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018

**považuje za nezbytné v rámci aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

**zohlednit níže uvedené.**

1. Při prověřování územní rezervy *RDS15 I/51 Hodonín, obchvat* zohlednit stávající dopravní situaci na území města Hodonín a navrhnout alternativu k zajištění bezkolizního propojení ve vztahu Hodonín (D55) – hranice ČR / SR (směr Senica) resp. k odvedení průjezdné dopravy ve směru k hraničnímu přechodu Hodonín – Holíč mimo obytné území města Hodonín.

2. Při prověřování územních rezerv *RDS18 I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel a RDS19 I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvaty sídel* zohlednit stávající situaci s přípravou D 55, a to i v návaznosti na postup prací v úsecích ve Zlínském kraji, a fakt, že stávající komunikace I/55 je v souvisejících úsecích provozována v režimu časově omezeného povolení dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., kdy jediným reálným a účinným opatřením směřujícím do oblasti vlivů na obyvatelstvo resp. ochrany veřejného zdraví je odvedení dopravy mimo výše uvedená sídla, a převést koridory územních rezerv do návrhu.
3. Při prověřování územních rezerv *RDS16 I/54 Kyjov, obchvat a RDS17 I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka* zohlednit fakt, že stávající komunikace I/54 je v souvisejících úsecích provozována v režimu časově omezeného povolení dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., kdy jediným reálným a účinným opatřením směřujícím do oblasti vlivů na obyvatelstvo resp. ochrany veřejného zdraví je odvedení dopravy mimo výše uvedená sídla, a převést koridory územních rezerv do návrhu.
4. S odkazem na podmínku č. 1 stanoviska KHS JmK k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyjádření k vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území ze dne 20.05.2015, číslo jednací KHSJM 22575/2015/odbor/HOK, považuje KHS JmK za nezbytné v rámci aktualizace č. 1 prověřit účelnost etapizace pro záměry *DS01 R43 Kuřim – Lysice, DS02 R43 Lysice – Sebranice a DS03 R43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje* s cílem zajištění nekonfliktní funkčnosti stávající silniční sítě s ohledem na stav přípravy těchto záměrů a navazující komunikace *D43 (I/43) v úseku D1 – Kuřim*.

## ODŮVODNĚNÍ

KHS JmK bylo dne 16.01.2019 Krajským úřadem Jihomoravského kraje, Odborem územního plánování a stavebního řádu, Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno, v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 stavebního zákona doručeno oznámení o projednání návrhu *Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016 – 12/2018* (dále také „návrh Zprávy“) ze dne 16.01.2019, č. j. JMK 2875/2019. Návrh zprávy byl zpracován v lednu 2019.

Vyhodnocení uplatňování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) je provedeno z hlediska aplikace ZÚR JMK a jejich požadavků do dalších stupňů územně plánovací dokumentace (dále také „ÚPD“) na úrovni obcí a dále z hlediska nových skutečností v území a nových koncepčních materiálů a zákonných předpisů, které mají dopad do obsahu ZÚR JMK.

ZÚR JMK v bodě (436) uložily k naplnění potřeby stabilizovat řešení dopravních záměrů v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, tj. Brna a jeho okolí, pořízení „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“ (dále také „ÚS JMK“) s cílem prověřit varianty D43 v úsecích D1 – Kuřim – Lysice, posoudit potřebnost Jihozápadní tangenty (dále také „JZT“) a posoudit rozšíření D1 a umístění MÚK ve vztahu k návazné obslužnosti území.

**Porovnání variant koncepčního upořádání dálniční a silniční sítě v rámci ÚS JMK bylo provedeno z hlediska dopravně-urbanistického, z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví a z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie, a to mj. se závěry:**

- všechny varianty jsou lepší než nulový stav 00-2035,
- dominantním faktorem je problematika vedení komunikace „43“,
- tranzitní doprava je v území minimální, dominantní je vnitroaglomerační doprava (zdrojová a cílová),
- vzájemné ovlivnění segmentů (severozápad, jihozápad, jihovýchod) je zanedbatelné, fungují víceméně nezávisle na sobě,
- silniční varianty jsou výhodnější než dálniční,
- jako nejvýhodnější varianty stanoveny varianty D.3 a S.1 vč. varianty S.10 „**POUČENÁ**“,
- aktualizované ZÚR JMK musí pro výslednou variantu obsahovat podmínky ochrany před nepříznivými vlivy hluku a imisí (např. zemní valy, protihlukové stěny a překrytí), zejména pro úsek komunikace „43“, a to především při průchodu mezi Drásovem a Malhostovicemi, v Kníničkách, v Bystrci a u MÚK Troubsko.

Z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK mj. nevyplývá požadavek na prověření priorit územního plánování Jihomoravského kraje, rozvojových oblastí a os, specifických oblastí, záměrů silniční dopravy, záměrů železniční, vodní, letecké, kombinované dopravy, IDS a cyklistické dopravy (mimo vypuštění záměru D104 „Letovice, terminál IDS“ ze ZÚR JMK z důvodů jeho realizace), záměrů technické infrastruktury, na prověření koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje, na změnu řešení krajiny, na upravení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, na úpravu části „požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v ÚPD obcí“, na prověření etapizace pro záměr veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno v aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK mj. vyplývá požadavek prověřit při aktualizaci č. 1 ZÚR JMK řešení vybraných skladebných prvků ÚSES nadregionální a regionální úrovně, aktuálnost územních rezerv pro záměry silniční dopravy, pro záměry železniční dopravy, pro záměr průplavního spojení *Dunaj – Odra – Labe*, pro záměr letecké dopravy, pro záměry v oblasti plynárenství, pro záměry vodohospodářské, vypustit úkol pořídit „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, prověřit aktualizaci ZÚR JMK z hlediska souladu s aktuálně platnými právními předpisy, koncepčními materiály apod., v souladu s čl. (150h) Politiky územního rozvoje ČR schválené usnesením vlády ČR č. 929 dne 20.07.2009 ve znění aktualizace č. 1 schválené vládou ČR dne 15.04.2015 (dále také „PÚR ČR“) prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru E19 a dle výsledků prověření zajistit ochranu území, v souladu s čl. (150i) PÚR ČR prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru E20 a dle výsledků prověření zajistit ochranu území, prověřit varianty D.3, S.1 a S.10 „POUČENÁ“ dle ÚS JMK.

Na základě podrobnějšího prověření předmětných územních rezerv dle ÚS JMK stanoví Zpráva v rámci aktualizace č. 1 ZÚR JMK mj. vymežit v návrhové části koridor pro D43 od D1 po Lysice, koridor pro rozšíření D1 včetně rozmístění MÚK, vypustit územní rezervu pro JZT, vymežit koridor pro přeložení silnice I/23 s obchvaty sídel, vymežit koridor pro obchvat Kuřimi a koridor pro zkapacitnění silnice I/43, vymežit koridor pro obchvaty obcí Ořechov a Hajany, koridor pro obchvat obce Tetčice, pro obchvat obce Neslovice, pro přeložku silnice II/416, pro obchvaty obcí Hostěrádky-Rešov a Šaratice, pro obchvaty obcí Hrušky a Křenovice, pro prodloužení silnice II/152, pro obchvat Modřic, vymežit řešení prostoru Slatiny, Šlapanic a Tuřan dle výstupů z ÚS JMK (úpravy řešení D1, silnice II/380 a propojení silnice I/50 se silnicí II/380 podél dálnice D1).

Předmětný návrh Zprávy byl ze strany KHS JmK posouzen ve smyslu ustanovení § 2 správního řádu, a to ve smyslu požadavků na ochranu veřejného zdraví vyplývajících ze souvisejících ustanovení zákona č. 258/2000 Sb. a právních předpisů prováděcích, mj. nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů.

Při posuzování KHS JmK postupovala v souladu s ustanovením § 3 správního řádu tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a ve smyslu ustanovení § 6 odst. 2 a § 50 odst. 1 správního řádu KHS JmK uvážila skutečnosti známé z moci úřední a skutečnosti obecně známé a podklady vyhodnotila ve smyslu ustanovení § 50 odst. 4 správního řádu dle své úvahy, při níž se primárně, a to s přihlédnutím k dosavadním zkušenostem při uplatňování platných ZÚR JMK, zabývala otázkou identifikace potenciálních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, které mohou ve svém důsledku při uplatňování ZÚR JMK po provedení aktualizace dle požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace vyplývajících z návrhu Zprávy predikovat zdravotní rizika pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 a 4 a § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb.

Současně KHS JmK při posuzování návrhu Zprávy, a především pak požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace ZÚR JMK, uvážila fakta a závěry vyplývající ze zveřejněné **ÚZEMNÍ STUDIE NADŘAZENÉ DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ OB3 METROPOLITNÍ ROZVOJOVÉ OBLASTI BRNO**, a to mj. z přílohy **D.4 STUDIE VLIVU VARIANT NA LIDSKÉ ZDRAVÍ**, z níž mj. vyplývá, že **všechny posuzované varianty uspořádání dálniční a silniční sítě v řešeném území přinášejí snížení míry zdravotního rizika obyvatel v něm žijících a jako takové vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel, a že vliv všech posuzovaných variant uspořádání dálniční a silniční sítě na lidské zdraví je v zásadě srovnatelný.**

Ve smyslu výše uvedeného KHS JmK akceptuje doporučení variant k prověření v rámci aktualizace č. 1 ZÚR JMK, a to i přes nejistoty v hodnocení deklarované v kapitole 6. přílohy D.4.

Otázku nejistot aktuálně provedeného hodnocení KHS JmK odkazuje k navazujícím řízením s předpokladem minimalizace nejistot na základě konkrétních stavebně – technických a lokalizačních parametrů záměrů s tím, že **vztah územních podmínek se v čase a místě dynamicky mění, a to v závislosti na intenzitě a skladbě dopravy, na uspořádání a stavu silniční a uliční sítě sídel, na hlukových emisních charakteristikách vozidel, na efektu uplatňování intervencí do oblastí hlukové zátěže, kvality ovzduší, bezpečnosti aj.**

Současně KHS JmK odkazuje k definování obsahu a účelu zásad územního rozvoje provedené ustanovením § 36 odst. 1 stavebního zákona, dle něhož zásady územního rozvoje mj. stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezení plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, a na ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle něhož zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Toto ustanovení dále upravuje míru podrobnosti zásad územního rozvoje, když ve větě poslední stanoví, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Přístup k nejistotám v hodnocení KHS JmK uzavírá tým, že ZÚR JMK jako strategická koncepce mj. vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití se zřejmým předpokladem postupného zpřesňování ve smyslu ustanovení § 36 odst. 5 stavebního zákona v rámci zpracování dalších stupňů ÚPD a v rámci rozhodování v území. Předmětem navazujících posuzování konkrétních záměrů pak bude nalézt taková řešení a opatření, která musí dát předpoklad pro zajištění dodržení limitů stanovených právními předpisy v návaznosti na konkrétnější informace o lokalizačním a technickém, případně technologickém, řešení záměrů.

Při posuzování Zprávy se KHS JmK rovněž zabývala otázkou hodnocení variant v návaznosti na přílohu *E.1 Hluková studie* ÚS JMK, jejímž smyslem byl odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu, a přílohu *E.2 Rozptylová studie*, která hodnotila imisní zatížení území formou výpočtu průměrných ročních koncentrací látek NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzen a benzo(a)pyren a dále krátkodobých koncentrací látek NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> a CO, a dle níž realizací jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě v území dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u kterého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu.

V hlukové studii bylo porovnání variant provedeno na úrovni ekvivalentní hladiny akustického tlaku 60 dB v denní době a 50 dB v noční době a při hodnocení aktivních variant nebyla uvažována žádná nová protihluková opatření, a to z důvodu zajištění identických podmínek modelace jednotlivých verzí dopravního modelu, tj. zajištění rovnosti variant ve výpočtové fázi. Pro modelové hodnocení dále sledovaných variant je již uvažováno s modelováním a navrhováním konkrétních protihlukových opatření u jednotlivých obcí a solitérní zástavby. Ve smyslu výše komentovaného strategického aspektu ZÚR JMK odkazuje KHS JmK k závěru hlukové studie, dle něhož bude nutno vliv varianty zakotvené v rámci aktualizace ZÚR JMK vyhodnotit včetně protihlukových opatření.

K dané věci KHS JmK doplňuje, že po projednání s pořizovatelem ÚS JMK byly se zpracovatelem hlukové studie Mgr. Jakubem Buckem, Bucek s.r.o., Libušino údolí 497/118, Brno, upřesněny a vysvětleny konkrétní otázky ve věci měření hluku pro validaci výpočtového modelu a zpracování hlukové studie (např. výchozí podklady, zadávání parametrů, postup modelování). Současně KHS JmK upozornila na zřejmé nesprávnosti v psaní a nedostatky protokolu o měření hluku (příloha hlukové studie E.1.1), které bylo nutné opravit či doplnit (např. výčet platných souvisejících předpisů, upřesnění strategie měření a popisu místa měření). Doplněná a opravená příloha E.1.1 byla doručena KHS JmK dne 14.02.2019 a zaevidována pod číslem jednacím KHSJM 08064/2019/HO/HOK. Nesprávná charakteristika některých míst měření v předmětném podkladu, tzn. zda se jedná o chráněný venkovní prostor stavby nebo chráněný venkovní prostor či nikoli, a nevýznamná odchylka v popisu/vyznačení umístění měřicího mikrofону oproti pořízené fotografické dokumentaci, nemají žádný vliv na výsledky hlukové studie a porovnání variant.

Dále bylo posouzení návrhu Zprávy včetně požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace ZÚR JMK ze strany KHS JmK zaměřeno na zjištění, zda lze v návaznosti na záměry vymezené v platných ZÚR JMK i nadále požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro územní plánování vyplývající z platných ZÚR JMK ve vztahu k ochraně veřejného zdraví považovat za opatření směřující k řízení potenciálních zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 4 a § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb.

Přitom KHS JmK dospěla k závěru, že vzhledem k dlouhodobé dopravní situaci v regionu okresu Hodonín spočívající v trvalém navyšování intenzity dopravy, a to především ve městě Hodoníně a v sídlech situovaných podél silnic I/54 a I/55, a ve městě Brně a navazujících sídlech je nutno s odkazem na ustanovení § 18 odst. 3 stavebního zákona, dle něhož orgány územního plánování mj. konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů, při prověřování územních rezerv posoudit systém dopravy zakotvený v ZÚR JMK a prověřit a následně navrhnout taková opatření, včetně stanovení pořadí změn (etapizace), která zajistí odvedení části dopravy mimo obytnou zástavbu v co nejkratším časovém horizontu a která ve svém důsledku budou směřovat k řízení zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2, 3 a 4 a § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb.

Proto KHS JmK po zvážení všech aspektů navrhla zohlednit v rámci aktualizace ZÚR JMK požadavky uvedené v tomto vyjádření, a to s odkazem na § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb., dle něhož KHS JmK náleží uplatňovat stanoviska k územně plánovací dokumentaci z hlediska ochrany veřejného zdraví včetně hodnocení a řízení zdravotních rizik, § 18 odst. 3 stavebního zákona, dle něhož orgány územního plánování mj. konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů, a vzhledem k nutnosti eliminace resp. minimalizace potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 a 4 zákona č. 258/2000 Sb.

Požadavek uvedený pod bodem 1 tohoto vyjádření KHS JmK odkazuje primárně k odůvodnění vymezení územní rezervy uvedené v ZÚR JMK, z něhož mj. vyplývá, že stávající silnice I/51 prochází v doteku s centrální částí Hodonína s výraznou kumulací dopravy průjezdné, zdrojové a cílové a vnitroměstské s tím, že v případě nárůstu dopravy, zvláště nákladní směřující k hranici ČR / SR, je značné riziko zvýšeného zatížení obytného území provozem automobilové dopravy.

Ve věci intenzit dopravy KHS JmK odkazuje na informace veřejně dostupné na <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>, z nichž je **významný nárůst intenzit dopravy zřejmý** – např. na sčítacím úseku 6-0831 Hodonín byla intenzita dopravy **v roce 2000 celkem 7674 vozidel**, z toho těžkých nákladních vozidel 1210, **v roce 2016 již celkem 13191**, z toho těžkých vozidel 2313, a na sčítacím úseku 6-2241 Hodonín **v roce 2000 celkem 3857**, z toho těžkých nákladních vozidel 667, a **v roce 2016 celkem 8458 vozidel**, z toho těžkých vozidel 1427. Pro srovnání KHS JmK poukazuje na intenzity dopravy na sčítacím úseku 6-8750 Břeclav – st.hr. ČR-SR (úsek situován zcela mimo zastavěné území), kde byla v roce 2016 intenzita dopravy 15995 vozidel; v Hodoníně byla v zastavěné části města ve stejném časovém období zjištěna intenzita 13191 vozidel, jak je uvedeno výše.

**Vzhledem k deklarovaným parametrům intenzity dopravy KHS JmK považuje za nezbytné zabývat se danou situací**, a to s přihlédnutím k části odůvodnění ZÚR JMK, v níž je uvedeno „*Příprava obchvatu Hodonína, pro který byla již zpracována dokumentace pro stavební povolení, byla ze strany ŘSD zastavena a to především z důvodů ekonomické nerentabilnosti a relativně nižšího nárůstu přeshraniční dopravy než se původně předpokládalo. Intenzita na silnici I/51 nedosahuje takových hodnot, kdy by přeložka silnice s obchvatem vyžadovaly prioritní realizaci.*“.

Fakt, že příprava obchvatu Hodonína byla zastavena, potvrdil ministr dopravy ve svém dopise ze dne 25. července 2018, č. j. 59/2017-520-DOP/4, adresovaný místopředsedovi vlády a ministrowi životního prostředí, v němž je jednoznačně uvedeno, že **ministerstvo dopravy nepředpokládá znovuobnovovat přípravné práce na stavbě I/51 Hodonín, obchvat v parametrech silnice I. třídy**, kdy se k této problematice v posledním desetiletí staví ministerstvo dopravy konzistentně – příprava stavby je ekonomicky nerentabilní a změny v území v uplynulém období vyvolávají takovou změnu technického řešení, která by kompletně změnila původní uvažované technické řešení a ještě by ho významně prodražila.

Nezbytnost řešit systém dopravy ve městě Hodonín je zřejmá z **Programu zlepšování kvality ovzduší, Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD**, který byl projednán v režimu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 100/2001 Sb.“) pod kódem MZP234K (viz odkaz [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_MZP234K](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP234K)).

Z tohoto dokumentu vyplývá zcela zásadní povinnost směřující do oblasti vlivů na obyvatelstvo resp. veřejného zdraví, a to **snížení emisí pro silniční dopravu, kdy se v roce 2020 ve městě Hodonín předpokládají emise pro silniční dopravu 6,046 t/rok, což je 83 % úroveň roku 2011, a jako klíčová část silniční infrastruktury je uvedena stavba *Silnice I/51 Hodonín, obchvat***. K tomu KHS JmK upřesňuje, že dle *Tabulky 101: Opatření AB2*, v níž jsou deklarována opatření *Obchvaty měst a obcí*, je primárním cílem tohoto opatření odvedení tranzitní dopravy (především nákladní, jež je významným zdrojem znečištění ovzduší) z prostoru obytné zástavby do extravilánu či periferních částí měst a obcí; jako opatření je uvedeno *I/51: stavba Hodonín – obchvat*.

Ve stanovisku ze dne 27. dubna 2016, č. j. 12145/ENV/16, Ministerstvo životního prostředí stanoví podle § 10g odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. požadavky a podmínky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace **Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod - CZ06Z** na životní prostředí a veřejné zdraví, a to mj. podmínku 5) *Urychlit přípravu a následnou realizaci opatření AB2 „Obchvaty měst a obcí“ včetně nezbytných návazných opatření v dopravě*.

Z výše uvedeného je jednoznačné, že **pro naplnění výše uvedeného požadavku na snížení emisí z dopravy do roku 2020 na úroveň 83 % roku 2011 musí být řešen systém dopravy jiným způsobem než stavbou *I/51: stavba Hodonín – obchvat*, pro niž je v ZÚR JMK vymezena územní rezerva, neboť příprava obchvatu města nebyla po pozbytí platnosti stavebního povolení zahájena a je zcela nereálné předpokládat, že obchvat bude do r. 2020 vybudován, a že povinnost stanovenou dokumentem „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ bude reálně naplnit.**

Pro úplnost KHS JmK uvádí, že k omezení kamionové dopravy přes hraniční přechod Hodonín - Holíč směřovala realizace stavby **„Silnice I/70 – Sudoměřice obchvat“**, což potvrdil provozovatel komunikace, tj. Ředitelství silnic a dálnic ČR, ve svém sdělení ze 16.12.2016. Tento fakt je zřejmý i z materiálu *„Páteřní síť silnic a dálnic v ČR“* zveřejněného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (Praha 2013) na <https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/2c493ac4-a7c1-4baf-912b-e9ecb6b8e9e4/RSD-paterni-sit-silnic-a-dalnic-v-cr.pdf?MOD=AJPERES>, kde je na str. 45 doslovně uvedeno *„Pro odvedení přeshraniční nákladní dopravy z Hodonína byla vystavěna přeložka silnice I/70 mimo Sudoměřice.“* Dle dostupných dat je však hraniční přechod Sudoměřice – Skalica využíván s daleko nižší intenzitou než se v souvislosti se záměrem na odvedení kamionové dopravy mimo Hodonín předpokládalo; na sčítacím úseku 6-5770 byla v roce 2016 zjištěna intenzita 2248 vozidel, z toho 567 vozidel těžkých.

Rovněž **Program rozvoje Jihomoravského kraje** projednaný dle zákona č. 100/2001 Sb. v rámci aktivity 1.1.4 *Podpora řešení dopravní zátěže obcí* dle návrhu KHS JmK uvádí ***odvedení kamionové dopravy směřující k hraničnímu přechodu Hodonín – Holíč z centra města Hodonín na hraniční přechod Sudoměřice – Skalica, vyloučení průjezdu kamionové dopravy centrem města Hodonín.***

Zcela zásadní přístup ke stávajícímu systému dopravy ve městě Hodonín deklaruje **Strategický plán rozvoje města Hodonín (2017 - 2022)**, který byl projednán dle zákona č. 100/2001 Sb. a je veřejně dostupný na [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_JHM023K](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_JHM023K).

Přílohou oznámení koncepce bylo ***Hodnocení vlivů na zdraví ke koncepci „Strategického plánu rozvoje města Hodonína“*** zpracované v srpnu 2017 MUDr. Evou Rychlíkovou, Ph.D., držitelkou osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik č. j. 033/05 vydaného Ministerstvem zdravotnictví ČR, a osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví podle zákona 100/2001 Sb., č. j. 33745/2015-2/OVZ, pořadové číslo 7/2015, dle něhož je mj. v rámci rozvoje infrastruktury a zlepšení podmínek ve městě potřebné ***urychleně vymístit tranzitní nákladní dopravu z města, zlepšit hlukovou a imisní situaci.***

Strategický plán rozvoje města Hodonín (2017 – 2022) v části C. **ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ** mj. odkazuje na již výše uvedený **Program zlepšení kvality ovzduší zóna CZ06Z – Jihovýchod** s tím, že pro město Hodonín jsou navržena opatření, a to mj. **vybudování obchvatu města - odvedení tranzitní dopravy, především nákladní – obchvat I/51**. K tomu zpracovatelé oznámení mj. uvádějí, že město Hodonín by mělo řešit odvedení tranzitní dopravy (obchvat města I/51), především nákladní, jež je významným zdrojem znečištění ovzduší, z prostoru obytné zástavy do extravilánu či periferních částí města a obcí.

**Koncepce dopravy města Hodonína** byla projednána v režimu zákona č. 100/2001 Sb. ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_JHM016K](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_JHM016K)), s tím, že dle oznámení koncepce zpracované dle § 10c přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb. společností Atelier T-plan, s.r.o., Na Šachtě 497/9, 170 00 Praha 7 – Holešovice, v lednu 2014, je **jedním z cílů koncepce částečné postupné zklidnění centrální části města od průjezdné dopravy s jejím převedením do okrajových částí a mimo město**.

K odůvodnění požadavků 2. a 3. KHS JmK předně uvádí, že pro provoz na komunikacích I/55 a I/54 ve vybraných úsecích byla vydána časově omezená povolení dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb. Prioritním opatřením ve vazbě na silnici I/55 je realizace dálnice D55 s předpokladem, že dálkové přepravní vztahy budou převedeny na D55 a silnice I/55 převezme kromě regionálních a lokálních dopravních vztahů funkci doprovodné silnice k D55.

Jak vyplývá z odůvodnění ZÚR JMK, je s ohledem na silně urbanizované území generující bez ohledu na existenci D55 významné dopravní zatížení (zdrojová a cílová doprava, místní doprava) v celém úseku Petrov – Veselí nad Moravou navržena územní rezerva pro možné dílčí přeložky stávající silnice s obchvaty obytných území, se zachováním podmínek neomezeného přístupu motorové dopravy s maximální možností obsluhy přilehlého území a sídel.

Vzhledem k dlouhodobě známým problémům s přípravou předmětné komunikace D55 považuje KHS JmK za účelné převedení územních rezerv do návrhu a tím minimalizovat časový horizont pro případnou realizaci obchvatových komunikací, pro něž ZÚR vymezují územní rezervy.

Za stejným účelem navrhuje KHS JmK převést do návrhu i územní rezervy pro silnici I. třídy I/54 Kyjov, obchvat (RDS16), a pro silnici I. třídy I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka (RDS17).

Odůvodnění požadavku č. 4 souvisejícího s prověřením etapizace pro uvedené záměry odkazuje KHS JmK k podmínce č. 1 stanoviska KHS JmK k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k vyhodnocení vlivu ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území ze dne 20.05.2015, číslo jednací KHSJM 22575/2015/odbor/HOK, která byla stanovena vzhledem ke skutečnosti, že dle vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území provedeného v rámci pořizování ZÚR JMK je **pro zajištění ochrany zdraví obyvatel kraje nutná dostavba celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb v ZÚR JMK vymezených jako územní rezerva a že realizace některých záměrů obsažených v ZÚR JMK, zejména úseku R43 bez odpovídající návaznosti jižním směrem k dálnici D1, vytváří riziko zhoršení imisní situace na území krajského města**.

Požadavky KHS JmK korespondují s principy **Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050**, která je vrcholovým strategickým dokumentem Vlády ČR pro sektor doprava a který identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Opatření na regionální a lokální úrovni zahrnují mj. omezení provozu v centrech měst a omezení vjezdu do některých částí měst, konkrétně pak, jak je uvedeno v kapitole 4.6 *Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí*, a to **minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu, a postupně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou, na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a vibracemi, a to přednostně v hustě obydlených místech s překročenými hygienickými limity hluku**.

V kapitole 5.4 *Monitoring a návrh indikátorů pro sledování účinnosti opatření, plán hodnocení a plán řízení změn* je jako jeden z indikátorů stanoven *Podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (%)* s tím, že **k roku 2017 měl podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy klesnout o 5 % a k roku 2020 pak o 15 %**.

Mimo výše uvedené odůvodňuje KHS JmK své požadavky i odkazem ke smyslu § 9 písm. g) vyhlášky č. 500/2006 Sb., dle něhož Zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje obsahuje návrhy na eliminaci, minimalizaci nebo kompenzaci negativních dopadů na udržitelný rozvoj území, pokud byly zjištěny s tím, že **princip udržitelného rozvoje území** spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území **reflektuje na pojetí zdraví**, které v obecné rovině není vnímáno pouze jako absence nemoci nebo vady, ale jako **komplexní stav fyzické, duševní i sociální pohody** (viz definice Světové zdravotnické organizace z roku 1946 a dále pak bod 3) preambule Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 282/2014 ze dne 11. března 2014, kterým se zavádí třetí program činnosti Unie v oblasti zdraví (2014 – 2020) a zrušuje rozhodnutí č. 1350/2007/ES ).

V otázce konkretizace veřejných zájmů KHS JmK odkazuje ke smyslu ustanovení § 18 odst. 3 stavebního zákona (viz výše), a dále pak k ustanovení § 19 odst. 1 stavebního zákona, dle něhož je úkolem územního plánování mimo jiné **prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání (§ 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona), stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území (§ 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona), stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu (§ 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona), vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak (§ 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona).**

KHS JmK konstatuje, že za předpokladu respektování požadavků uvedených v tomto vyjádření lze důvodně předpokládat, že uplatňováním ZÚR JMK po provedení předemtné aktualizace bude dán předpoklad pro naplnění cílů územního plánování vyplývajících z ustanovení § 18 stavebního zákona, a to mj. vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Současně bude dán reálný předpoklad eliminace resp. minimalizace potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 a 4 zákona č. 258/2000 Sb., neboť ve spojení s § 77 odst. 2, 3 a 4 zákona č. 258/2000 Sb. budou konkretizována opatření, kterými bude zajištěno řízení zdravotních rizik ve smyslu § 2 odst. 4 a § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb.

(podepsáno elektronicky)

Ing. Miroslav Staněk

ředitel odboru  
hygieny obecné a komunální

Rozdělovník:

1. Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 BRNO, ID datové schránky x2pbqzq
2. KHS JmK - spis