

Zpráva.TXT

MMR
Praha

Vec: zádost o informace podle zákona 106/99 - nerealizovatelnost R43 přes Brno v ZUR JMK a ignorování zákonných limitů hlukosti a prachosti

Podle stavebního zákona para 32 odst. 1/d Politika územního rozvoje (PUR) vymezuje plochy a koridory dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje. Do této kategorie nepochybně tedy patří patrně síť tvořená dálnicemi a rychlostními (kapacitními silnicemi dle definice v PUR).

PUR uvádí jako "východiška":

Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Účelem vymezení koridorů dopravy v Politice územního rozvoje ČR je ochrana ploch pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy.

V oddílu „silniční doprava“ jsou označeny písmenem „D“ a „R“ rozvojové záměry navazující na existující, případně rozestavěné části příslušných silnic, u kterých již byly parametry stanoveny. Rozvojové záměry týkající se nových kapacitních silnic, u kterých parametry teprve budou stanoveny, jsou označeny písmenem „S“.

PUR obsahuje R43 s následujícím vymezením a úkolem pro MD, MZP a JMK. Tento úkol je plněn v rámci porizování ZUR JMK.

Vymezení:

Brno - Svitavy/Moravská Třebová (E 461).

Důvody vymezení:

Provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno-Svitavy/Moravská Třebová. Součást TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Provéřit proveditelnost rozvojového záměru.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a kraji Jihomoravským a Pardubickým

Termín: rok 2010

Ministerstvo pro místní rozvoj je zodpovědné za posouzení návrhu ZUR s CELOU LEGISLATIVOU, včetně legislativy EU, která se netransponuje do české legislativy, ale je přímo platná, tj. například Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 1692/96/ES (včetně korigenda ze srpna 2006). Pro orgány státní správy jsou bez dalšího závazné i rozsudky Nejvyššího správního soudu (např. zde je relevantní rozsudek NSS 9 Ao 2/2008 - 62 z 30.10.2008 - viz i jeho poslední odstavec v članku V).

Ministerstvo dopravy je zodpovědné za REALNOST návrhu dopravní sítě dálnic a rychlostních silnic a proto má také na tuto problematiku své odborníky na územní plán.

Územní plánování je mimořádně komplexní činnost, kde se uplatňují neručnější zákonné limity. Mezi zákonné limity patří limity hlukosti a prachosti. Pokud jsou někde tyto zákonné limity překročeny nebo blízké k překročení, jsou orgány kraje povinny připravit Akční plány s konkrétními a účinnými opatřeními na snížení zátěže obyvatelstva hlukosti a prachosti.

Do oblastí, kde jsou již překročeny zákonné limity není možné ani územním plánem umístit žádné další zdroje znečištění. Na porizovateli územního plánu a na autorizovaném projektantu zpracovávajícím územní plán leží důkazní břemeno, že jim navrhované řešení bude nejen v době schvalování územního plánu, i ve výhledu po dobu platnosti územního plánu, splňovat všechny zákonné limity. Návrh

Zpráva.TXT

ZUR musí také být v souladu s legislativou EU, kde je stanoven termín její transpozice do národní legislativy a kde jsou stanoveny zákonné limity. Toto platí např. pro Směrnici Evropského parlamentu a rady č. 2008/50/ES z 21.5.2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, kde se zavádí podmínky pro úroveň prашnosti (PM_{2.5}) a nové snížené limity PM₁₀.

To znamená, že otázka zákonných limitů musí být jednat explicitně pojednána přímo v návrhu územního plánu a že se k této otázce musí vyjádřit zodpovědné orgány, tj. např. Krajská hygienická stanice z hlediska hluků a Ministerstvo životního prostředí z hlediska prашnosti.

Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán státní správy ale nese také část zodpovědnosti, neb jeho úkolem je nepřipustit, aby byl schválen územní plán (Zásady územního rozvoje), kde jsou navrženy NEREALIZOVATELNÉ trasy nových komunikací a kde by tedy Ministerstvo dopravy po schválení územní plánovací dokumentace narazilo na nepřekonatelné problémy s následným procesem pokoušejícím se realizovat nové komunikace zakotvené v územním plánu.

Zákonné limity je nutné vnímat navíc tak, že při terénním měření i modelování existují nejistoty a tyto je nutné vzít v úvahu tím způsobem, že tyto nejistoty jdou k tíži návrhové projekce (tedy územního plánovatele, odboru územního plánování kraje, MD, RSD, atd.) a ne na úkor obyvatel. Tedy např. při nejistotě 2 dB není limitem 50 dB, ale jen $50 - 2 = 48$ dB - viz dopis hlavního hygienika CR (v příloze).

Přes oblasti, kde jsou takto definované limity překročeny, není možné navrhovat žádné nové trasy hlavních dopravních koridorů, které jsou zdroji znečištění. V oblastech, kde takto definované limity překročeny ještě nejsou, ale jista úroveň znečištění zde je, zůstává u projektanta a ostatních zodpovědných subjektů povinnost prokázat, že nové doplněný zdroj znečištění nepřesáhne zákonem dané limitní hodnoty.

V jižní části brněnské aglomerace jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity hluků a prашnosti, což je kromě jiného doloženo i řadou publikovaných Vestníků MZP a žádostmi o výjimky k provozu existujících komunikací ze strany provozovatele komunikací, tj. RSD.

Limity jsou konkrétně překročeny v oblasti MC Brna-Bosonohy, v obcích Troubsko a Ostřovice.

Do těchto oblastí navrhuje porizovatel územního plánu - ZUR JMK - dvě nové rychlostní komunikace - trasu R43 a JZ tangentu. Zcela přitom nejen otázku zákonných limitů a jejich dlouhodobého překročení ignoruje, ale i velmi podivným způsobem konstruuje, že tyto trasy jsou nejvýhodnější.

Kromě nezákonnosti tohoto postupu je zde ohrožení vyvolané tímto chybným postupem I pro Brno jako celek. Jediným řešením, které totiž z intravilánu města Brna jako celku odvede část dopravy, tj. tranzitní dopravu, je postup, kdy je vybudována další dopravní trasa MIMO INTRAVILAN města, kam tato doprava může být převedena. Bez této trasy nelze z Brna odvést ani jedno vozidlo.

Navíc dopravní studie objednaná městem Brnem (dokončena firmou ADIAS v červnu 2008) opět doložila, že množstvím dopravy, které je i za současné konfigurace dopravy bez dodatečných dopravních opatření možné odvést na trasu obchvatu města Brna Boskovickou bází je celkem přes 18 tis. vozidel denně, z toho 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy, která je obzvláště škodlivá z hlediska hluků a prашnosti. (Pokud se pro názornost použije koncept "ekvivalentních vozidel" s tím, že jedno nákladní vozidlo je za 3 osobní, pak uvedené intenzity dopravy na okruhu města Brna znamenají odvedení $18 + 9 = 27$ tis. vozidel denně z intravilánu města Brna).

Nakreslení koridorů jakékoliv plánované nové komunikace nebo mimourovňové krizovatky do územního plánu není formalitou, ale návrhové nese důkazní břemeno, aby náde vši pochybnost prokázal, že při umístění nové stavby i těsně u zadního z okraje koridoru, nedojde k překročení zákonných limitů prашnosti a hluků.

Požadujeme

Zpráva.TXT

a) předat kopie veskere korespondence, kde je dolozeno jak se MMR vyjadřilo ke konkrétní navrhované trase R43 přes Brno a JZ tangenty přes huste obydlenou část brněnské aglomerace v Troubsku a Bosonohách (včetně mimoúrovňové křižovatky D1xR43xJZ tangenta na území Brna-Bosonoh), a to i z hlediska realizovatelnosti těchto dopravních staveb a z hlediska zákonných limitů hlukosti a prашnosti, a to od 1.1.2007

b) podat informaci jak se MMR vyjadřilo k absenci klíčových informací o hlukosti a prашnosti, a to nejen v návrhu ZUR JMK, ale i v posudku SEA a v posudku na udržitelný rozvoj

c) předat kopii vyjádření MMR k návrhu ZUR JMK a veskerou korespondenci MMR a JMK ve věci ZUR od doby, kdy MMR zaslalo vyjádření k návrhu zadání ZUR (a požaduje se kopie vyjádření k návrhu zadání ZUR JMK)

Dokumenty se požadují elektronicky.

Korespondenci se rozumí veskera korespondence odeslána i přijata, listinná, emailová i faxová, zápisy/záznamy z jednání a dokumenty předané osobně.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ
odbor územního plánování
Staroměstské nám. 6
110 15 Praha 1

Váš dopis / ze dne	Č.j.	Vyřizuje / e-mail	Linka	V Praze dne
	26110/09 - 81/1158	Ing. Ivan Mrňák mrniva@mmr.cz	22486 2123	24.8.2009

Věc: Žádost o informace podle zákona č. 106/99 Sb. – nerealizovatelnost R 43 přes Brno v ZÚR JMK a ignorování zákonných limitů hlučnosti a prašnosti

Dne 15. 8. 2009 byla pod č. j. 26103/09 na Ministerstvu pro místní rozvoj zaevidována žádost podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím (dále jen „InfZ“), ve věci „Nerealizovatelnost R 43 přes Brno v ZÚR JMK a ignorování zákonných limitů hlučnosti a prašnosti“, ve které

požaduje:

- a) předat kopie veškeré korespondence, kde je doloženo, jak se MMR vyjádřilo ke konkrétní navrhované trase R 43 přes Brno a JZ tangenty přes hustě obydlenou část brněnské aglomerace v Troubsku a Bosonohách (včetně mimoúrovňové křižovatky D1xR 43xJZ tangenta na území Brna-Bosonoh), a to i z hlediska realizovatelnosti a z hlediska zákonných limitů hlučnosti a prašnosti, a to od 1. 1. 2007,*
- b) podat informaci, jak se MMR vyjádřilo k absenci klíčových informací o hlučnosti a prašnosti, a to nejen v návrhu ZÚR JMK, ale i v posudku SEA a v posudku na udržitelný rozvoj,*
- c) předat kopii vyjádření MMR k návrhu ZÚR JMK a veškerou korespondenci MMR a JMK ve věci ZÚR od doby, kdy MMR zaslalo vyjádření k návrhu zadání ZÚR (a požaduje se kopie vyjádření k návrhu zadání ZÚR JMK).*

Dokumenty se požadují elektronicky.

Korespondenci se rozumí veškerá korespondence odeslaná i přijatá, listinná, emailová i faxová, zápisy/záznamy z jednání a dokumenty předané osobně.

Ministerstvo pro místní rozvoj jako povinný subjekt podle § 2 odst. 1 a v souladu s § 14 odst. 5 písm. d) InfZ k požadavku uvedeném v žádosti Občanského sdružení poskytuje níže uvedené informace.

V případě doprovodné informace se v daném případě jedná o zvláštní způsob vyřízení žádosti podle § 14 odst. 5 písm. d) InfZ, kdy podstatou poskytované informace je sdělení o neexistenci požadované informace (neexistenci požadovaného dokumentu), tedy vlastně doprovodné informace ve smyslu § 3 odst. 6 InfZ. Protože se nejedná o odmítnutí žádosti (žádost je věcně vyřízena, nedochází k jejímu odepření), není nutné vydávat formální rozhodnutí o odmítnutí žádosti podle § 15 InfZ.

- a) Požadavek v tomto bodě žádosti, tak jak je formulován, směřuje k získání reálně neexistující informace. Podáváme vám proto k tomuto požadavku ve smyslu § 3 odst. 6 InfZ doprovodnou informaci, že MMR se k výše uvedeným požadavkům nevyjádřilo, korespondenci nemá a tudíž ji nemůže předat.
- b) Požadavek v tomto bodě žádosti, tak jak je formulován, směřuje k získání reálně neexistující informace. Podáváme vám proto k tomuto požadavku ve smyslu § 3 odst. 6 InfZ doprovodnou informaci, že MMR se k výše uvedeným požadavkům nevyjadřuje a k posudku na udržitelný rozvoj se dosud nevyjádřilo.
- c) Kopie korespondence MMR k ZÚR JMK včetně vyjádření MMR k návrhu zadání byly Občanskému sdružení poskytnuty v příloze odpovědi MMR č. j. 26102/09-81/1150 ze dne 21. 8. 2009. Podáváme vám k tomuto požadavku, ve smyslu § 3 odst. 6 InfZ doprovodnou informaci, že MMR žádnou jinou korespondenci nemá a tudíž ji nemůže předat.

M. Tunka

Ing. arch. Martin Tunka, CSc.
ředitel odboru

Na vědomí:

✓ Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno

Do výpravny došlo dne 31-08-2009
Vypraveno dne s příl.
obyč. dopr. spěš.
poslem