

## Základní argumenty k D43 jako obchvatu celého Brna

### KONCEPČNÍ

- Brno má **historický** problém se zavlékáním tranzitní dopravy. Tranzitní doprava není pro Brno přínosná, ale přispívá k dopravnímu přetížení Brna a zhoršování životního prostředí v Brně.
- Problém je **nutné řešit z hlediska celého Brna**. Pokud jsou jednotlivé části města Brna stavěny proti sobě, nevede to k ničemu pozitivnímu, pouze se dále prodlužuje nežádoucí zatížení těch částí Brna, kde již zbytečné zatížení tranzitní dopravou existuje.
- Řešením tedy může být **pouze plnohodnotný obchvat celého Brna**.

### DOPRAVNÍ

- **Standardním** dopravním řešením pro odvedení tranzitu z města / obce je obchvat.
- Od roku 2009 existuje **autorizovaný projekt tzv. Optimalizované varianty D43**, který je nejen západním obchvatem **celého Brna** (v tzv. Boskovické brázdě), ale byl cíleně propracován tak, že tvoří i kvalitní obchvaty všech obcí na trase od napojení D43 na dálnici D1 až po Boskovice.
- Optimalizovaná varianta D43 umožňuje v rámci **severního** obchvatu Kuřimi **zachytit tranzitní dopravu ze všech směrů** (tj. od Tišnova, od Boskovic a po transevropské síti TEN-T od D35, a od Blanska) a nasměrovat ji nejkratší cestou k D1. **Toto neumožňuje jižní obchvat Kuřimi**.
- Tranzitní doprava představuje cca 20 % dopravy od severu, podstatné však je, že **pro těžkou nákladní dopravu je podíl tranzitu cca 70 %** (viz studie firmy Doping, objednavatel ŘSD). Tranzit těžké nákladní dopravy je hlavním zdrojem negativních vlivů na obyvatelstvo i na plynulost vnitroměstské dopravy.
- Již Generel dopravy JMK z roku 2004 pro rok 2030 doložil **cca 16 – 20 tis vozidel denně na obchvatu Brna v Boskovické brázdě**. Dopravní model ADIAS z roku 2008 pro rok 2030 uvedl 15,8 - 17,3 tis. vozidel denně na obchvatu, z toho **4,2 – 4,5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy**.
- Zavlečení těžké nákladní dopravy po „43“ do Brna dokládá i krajská studie z roku 2018 – cca **4,4 tis. vozidel těžké nákladní dopravy** denně pro 2035 v Kníničkách. Studie pro Ministerstvo dopravy z roku 2018 uvádí velmi vysokou celkovou intenzitu **34,2 tis. vozidel denně** pro 2040.
- Doposud **není nikde zhodnocena a započtena složka transevropské dopravy** v návaznosti na síť TEN-T v sousedních státech. Dopravní modely jsou tedy **systematicky podhodnocené**.
- „Odevzdání“ koridoru Bosonohy – Bystrc státu pro průtah „43“ vede ke **zhoršení dostupnosti mezi Bystrcí a Bosonohami** a nelze vyloučit ani **nárůst dopravního zatížení Kohoutovic**.
- Mísení tranzitní a ostatních složek dopravy vede ke snížení dopravní bezpečnosti ve městě.

### ENVIRONMENTÁLNÍ A PRÁVNÍ

- Již dnes jsou **významně překračovány zákonné limity** hlučnosti a znečištění ovzduší na části území brněnské aglomerace. Kritickou oblastí je již dnes oblast okolo D1 (např. Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice) a jih brněnské aglomerace (např. Brno-jih, Modřice).
- Novou komunikaci „43“ napojenou na D1 v Brně-Bosonohách **nelze realizovat z důvodu při nedodržení zákonných limitů. Dodržení limitů i bez „43“ se zde však dodnes nedaří**. Kromě vyvedení podstatného množství dopravy do jiných koridorů mimo Brno, tedy včetně obchvatu města Brna, není známa spolehlivá metoda, jak zde nadlimitní zátěž snížit.
- Provoz silnice II/602 v Bosonohách je realizován v posledních cca 15 letech **pouze na časově omezená povolení (ČOP)** od Krajské hygienické stanice. Masivní překračování limitů hlučnosti je zde „kryto“ tzv. starou hlukovou zátěží (SHZ), ale díky stále se navyšující úrovni hlučnosti působené dopravou použití SHZ přestává být legální. Rozsudek soudu o zrušení posledního ČOP pro Bosonohy je právoplatný .... a nové ČOP není ani vydané.

- **SHZ přestává být aplikovatelná např. při výstavbě nové komunikace v území.** Realizace „43“ je tedy v oblasti Bosonohy – Troubsko i z tohoto důvodu právně nemožná.
- **Zákonné limity znečištění ovzduší se postupně zpřísnují.** Např. již od roku 2020 je uzákoněno další zpřísnění limitů pro jemný polévatý prach (frakce PM<sub>2,5</sub>), a to o 20 %.
- Evropská politika požaduje nejen snižování nadlimitního zatížení všude na podlimitní, ale také i **nezhoršování zatížení tam, kde je již dnes stav podlimitní.** Znečištění v obytných oblastech tedy nesmí být zvyšováno a naopak zde mají být realizovány nízkoemisní zóny a oblasti klidu.
- Je naprosto nežádoucí jakkoliv degradovat významné rekreační oblasti, tedy **nelze poškozovat ani rekreační oblast Brněnské přehrady.**
- Dlouhé tunely v intravilánu mají **problémy s odvětráváním a lokalizací výduchů.**
- O vedení transevropských komunikací TEN-T lze dle evropské legislativy rozhodovat jen při splnění evropských ekologických standardů (po posouzení SEA, EIA a HIA) a je zde také nutné zajistit plynulost dálkové nákladní i osobní dopravy. Toto při mísení této dopravy s dopravou vnitroměstskou a dopravou cílovou/zdrojovou do měst není prakticky realizovatelné.
- Výstavba páteřních komunikací ve městě jsou **projekty na mnoho let nebo i desetiletí.** Tak dlouho **nelze otálet s řešením problému dopravně přetíženého Brna.** Ukázkou mnohaletých realizací jsou jak tunely Dobrovského, tak i další úseky VMO. Jediným řešením je urychlená realizace plnohodnotného obchvatu celého Brna v extravilánu zcela mimo území města Brna.
- Realizace páteřních komunikací uvnitř města jako projektu trvajících mnoho let by byla **extrémně zatěžující nejen pro přímo stavbou dotčené městské části, ale potažmo i pro celé Brno.** Realizace v extravilánu mimo celé město Brno je tedy jediným realistickým postupem.
- **Pro Brno je nepřipustná i výstavba tzv. „jižního obchvatu“ Kuřimi,** který by neodvedl z území Brna tranzitní dopravu, ale naopak by ji zavedl do již dnes dopravně zatížených území, jako jsou Řečkovice, Královo Pole a oblast okolo VMO.
- Použití jižního obchvatu Kuřimi by bylo dále **kontraproduktivní pro rychlou realizaci D43** a pro brzké odlehčení města Brna od tranzitní dopravy proto, že v tomto případě by D43 musela být nesmyslně trasována do oblasti Drásov – Malhostovice, což jsou dvě již dnes prakticky srostlé obce, kde D43 naráží na velmi silný odpor místních občanů a vedení D43 tudy je prakticky nemožné. Navíc je zde mj. konflikt trasy D43 se zde spojeným vírským/březovským vodovodem a známý konflikt s lokalitami NATURA 2000.
- **Tlak na realizaci jižního obchvatu Kuřimi místo severního by jen prodlužoval kritickou situaci v Lipůvce.** Naopak severní obchvat Kuřimi vedený z podstatné části za místní průmyslovou zónou vytváří velmi kvalitní obchvat Lipůvky (téměř 1 km od okraje Lipůvky) a může situaci v Lipůvce vyřešit.

## EKONOMICKÉ

- **Tunely všech typů jsou v intravilánu města obecně investičně i provozně velmi drahé,** a tedy prosazování průtahu přes Brno s mnoha tunely, a to i jen hloubenými, je vysoce neekonomické, zejména v situaci, když existuje realistické řešení pro tranzitní dopravu ve volné krajině – Optimalizovaná varianta D43 v Boskovické brázdě se severním obchvatem Kuřimi a kvalitním obchvatem Lipůvky.
- Cenové normativy rezortu dopravy pro hloubené tunely v intravilánu na rozdíl od cenových normativů pro tunely v extravilánu nejsou ani stanoveny, protože náklady na 1 km tunelového tělesa mohou být v mnoha směrech těžko předvídatelné.
- Náklady na tunelové tubusy jen na území města Brna by zřejmě představovaly **náklady mnoha miliard** (řádově cca 20++ miliard Kč). Toto se zcela vymyká investičním možnostem města a z celostátních zdrojů **lze odhadovat dobu postupné realizace na cca 10++ let.**
- Tunely na transevropské síti TEN-T podléhají speciální direktivě EU a jejich provedení a provoz je takto významně finančně dražší.