

**„DOPLNĚNÍ VYHODNOCENÍ VLIVŮ 3 VARIANT KONCEPTU NOVÉHO
ÚPMB NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ O VYHODNOCENÍ SYNERGICKÝCH
A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ“**

Zpracováno ve smyslu § 10i zákona
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb.,
o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

revize červenec 2014

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu	„Doplnění vyhodnocení vlivů 3 variant konceptu nového ÚPMB na životní prostředí o vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů“
Číslo dokumentu	C1522-14-0/Z01
Objednatel	Magistrát města Brna, odbor územního plánování a rozvoje, OUPR MMB
Účel vydání	Finální dokument
Stupeň utajení	Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
02	Finální dokument	J. Nezvalová	L. Trojáčková	P. Vymazal	30. 7. 2014

Předcházející vydání tohoto dokumentu musí být buď zničena, nebo výrazně označena NAHRAZENO.

Rozdělovník	4 výtisky	OUPR MMB
	2 CD	OUPR MMB
	1 výtisk	archiv AMEC s.r.o.
	1 elektronická kopie	elektronický archiv AMEC s.r.o.

© AMEC s.r.o., 2014

Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyraženy, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez písemného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy AMEC s.r.o.

ÚDAJE O AUTORECH

Autor/ka:

Mgr. Jana Švábová Nezvalová, AMEC s.r.o.,
držitelka autorizace k posuzování
vlivů na životní prostředí MŽP
č. j. 32190/ENV/09, prodloužena rozhodnutím č.j. 7681/ENV/13
AMEC, s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel: 725 607 977
email: nezvalova@amec.cz

Datum zpracování: 30. 7. 2014

Vedoucí zakázky: Mgr. Jana Švábová Nezvalová, AMEC s.r.o.,
AMEC, s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel: 725 607 977
email: nezvalova@amec.cz

Spolupracovali:

Titul	Jméno	Příjmení	Firma	Telefon	Email
Mgr.	Lenka	Trojáčková	AMEC s.r.o.	725 607 971	trojackova@amec.cz
Ing.	Kateřina	Maříková	AMEC s.r.o.	725 607 971	marikova@amec.cz

Dokument je zpracován textovým editorem MS Word, registrovaným u společnosti Microsoft.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

OBSAH

1	METODICKÝ POSTUP HODNOCENÍ SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ PRO POTŘEBY ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE MĚSTA BRNA	8
2	ZJIŠTĚNÍ A POPIS STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A SLOŽEK, KTERÉ BY MOHLY BÝT NEGATIVNĚ OVLIVNĚNY	11
2.1	Sledované složky životního prostředí a veřejného zdraví	11
3	IDENTIFIKACE VYBRANÝCH NÁVRHOVÝCH PLOCH A KORIDORŮ OBSAŽENÝCH V KONCEPTU ÚPMB, PRO KTERÉ BUDE PROVEDENO DOPLNĚNÍ POSOUZENÍ O VYHODNOCENÍ SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ	12
3.1	Hlavní cíl a zásady rozvoje ÚPMB	12
3.2	Strategické stavby	12
3.2.1	Dopravní stavby	12
3.2.2	Technická infrastruktura:	13
3.3	Rozvojové plochy	13
3.4	Varianty	14
4	VYHODNOCENÍ MÍRY A DOSAHU KUMULATIVNÍCH RESP. SYNERGICKÝCH VLIVŮ DLE SLEDOVANÝCH SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ.	16
4.1.1	Strategické stavby	17
4.1.2	Rozvojové lokality	31
4.1.3	Porovnání vlivů podle jednotlivých variant Konceptu ÚPMB.....	49
5	SHRNUTÍ ZJIŠTĚNÝCH KUMULACÍ A SYNERGICKÝCH VLIVŮ	52
6	VYHODNOCENÍ DOPADU SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ MIMO SPRÁVNÍ HRANICE MĚSTA BRNA	55
7	REVIZE VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (SEA VYHODNOCENÍ, ČÁST A, VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚPMB NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, DHV, 2009)	57
8	NÁVRH DOPORUČENÍ PRO ÚPRAVU „NÁVRHU POKYNŮ PRO DOPRACOVÁNÍ NÁVRHU ÚPMB“	59
9	NÁVRH MONITORINGU KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ	60
10	ZPRACOVÁNÍ GRAFICKÉHO VÝSTUPU – ZOBRAZENÍ ZJIŠTĚNÝCH KUMULACÍ	61

SEZNAM TABULEK:

Tab. 1	Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů strategických investic (doprava) na životní prostředí a veřejné zdraví	29
Tab. 2	Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů strategických investic (technická infrastruktura) na životní prostředí a veřejné zdraví	30
Tab. 3	Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta I	37
Tab. 4	Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta II	43
Tab. 5	Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta III	49
Tab. 6	Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů variant konceptu ÚPMB ..	50
Tab. 7	Pomocné kritérium pro stanovení pořadí variant u rozvojových lokalit s identifikovaným významně negativním vlivem na půdu	51

POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ

Internetové zdroje

Příslušné právní normy a metodické pokyny

Informace ze sítě WWW (stránky města, MŽP, KÚ Jihomoravského kraje, příslušného katastrálního úřadu, Českého statistického úřadu a jednotlivých obcí, Informačního systému EIA).

Informace ŘSD k jednotlivým úsekům budovaných silnic, dostupné z <http://www.mestsky-okruh-brno.cz/>, cit. 9. 5. 2014

Ostatní zdroje

SKEŘIL, R (2014): Vyhodnocení kvality ovzduší v lokalitě Brno – Tuřany, Odborná zpráva, ČHMÚ Brno.

Metodika vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí (1. verze, T-plan, 2013)

Rozsudek NSS 1Ao 7/2011-526 z června 2012, kterým byly zrušeny ZÚR Jihomoravského kraje

Vyhodnocení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území (DHV, 2009)

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (neplatné, zrušené rozsudkem NSS) - Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA), ATEM, 2012.

Archiv firmy AMEC s.r.o.

PŘEHLED ZKRATEK

B(a)P	benzo(a)pyren
CO	oxid uhelnatý
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
dB(A)	ekvivalentní hladina hluku
DUR	dokumentace k územnímu řízení
EIA	posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (<i>angl.</i> Environmental Impact Assessment)
HIA	hodnocení vlivů na zdraví (<i>angl.</i> Health Impact Assessment)
JVT	Jihovýchodní tangenta
JZT	Jihozápadní tangenta
k.ú.	katastrální území
KÚ	krajský úřad
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LV	limitní hodnota
MUK	mimoúrovňová křižovatka
NO _x	oxidy dusíku
NSS	Nejvyšší správní soud
OOP	orgán ochrany přírody
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
OŽP	ochrana životního prostředí
PM ₁₀	tuhé znečišťující látky frakce do 10 µm (<i>angl.</i> Particle Matter)
PO	ptačí oblast soustavy NATURA 2000
PP	přírodní park
PPO	protipovodňová ochrana
PÚR	Politika územního rozvoje
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SEA	posouzení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (<i>angl.</i> Strategical Environmental Assesment)
SHM	Strategická hluková mapa aglomerace Brno
SO ₂	oxid siřičitý
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VHD	veřejná hromadná doprava
VMO	velký městský okruh
VPS	veřejně prospěšná stavba
VRT	vysokorychlostní trať
VVURU	vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ŽP	životní prostředí

ÚVOD

Důvodem pro dopracování vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů pro vyhodnocení konceptu ÚPmB na životní prostředí je zejména vývoj judikatury Nejvyššího správního soudu. V červnu 2012 byly rozsudkem Nejvyššího správního soudu (NSS č. 1Ao 7/2011-526) zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK). Jedním z podstatných důvodů vedoucích k jejich zrušení bylo, že vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území neodpovídá požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona, neboť neobsahuje dostatečné vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů.

V roce 2011 byl veřejně projednán koncept nového Územního plánu města Brna (ÚPmB) zpracovaný ve 3 variantách rozvoje města včetně vyhodnocení vlivů konceptu nového ÚPmB na udržitelný rozvoj území (VVURÚ). Součástí VVURÚ bylo vyhodnocení vlivu konceptu na životní prostředí zpracované dle přílohy ke stavebnímu zákonu č. 183/2006 Sb. ve znění účinném do 31. 12. 2012. Synergické a kumulativní vlivy byly u konceptu ÚPmB posouzeny s ohledem na v té době prakticky minimální zkušenosti s jejich posuzováním a toto hodnocení tedy neodpovídá výše uvedeným požadavkům Nejvyššího správního soudu.

Hlavním cílem této studie je tak dopracovat vyhodnocení stávajících a předpokládaných synergických a kumulativních vlivů návrhových ploch a koridorů 3 variant konceptu ÚPmB vůči jednotlivým složkám životního prostředí a veřejného zdraví a stanovit návrh opatření ke kompenzaci resp. zamezení těmto vlivům. v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“).

1 METODICKÝ POSTUP HODNOCENÍ SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ PRO POTŘEBY ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE MĚSTA BRNA

Základní vymezení pojmů

Kumulativní (hromadný) vliv - je dán součtem vlivů stejného druhu z různých zdrojů stejného druhu, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán.

Synergický (společný) vliv - vzniká působením vlivů různého druhu na danou složku životního prostředí.

Kumulativními a synergickými vlivy tak lze rozumět účinky vzniklé v důsledku hromadného nebo společného působení. Rozdíl mezi oběma pojmy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí je možno demonstrovat následovně: kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého z dopravy umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava) může mít za následek např. kombinované vlivy na lidské zdraví, tento druh vlivů je však velmi těžce měřitelný.

Zdrojem kumulativních a synergických vlivů je prostorová koncentrace navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území.

Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů odpovídá míře podrobnosti, v jaké je daná část (jev, záměr) v rámci koncepce definován nebo vymezen.

Dle Metodiky vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí má část hodnocení kumulativních a synergických vlivů za úkol shrnout závěry vyhodnocení provedeného především při hodnocení rozvojových ploch a koridorů v předchozích krocích SEA se zaměřením právě na kumulativní a synergické vlivy. S ohledem na závěry rozsudku NSS č. 1Ao 7/2011-526 musí být obsahem tohoto shrnutí:

- Výčet nejvýznamnějších případů zjištění kumulativních a synergických vlivů, viz kap. 4;
- Identifikace dotčených složek životního prostředí (jevů, charakteristik), viz kapitola 2;
- Územní identifikace těchto vlivů viz kapitola 4;
- Učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek viz kapitola 5 a 6;
- Vymezení kompenzačních opatření, resp. opatření k eliminaci nebo omezení těchto vlivů, viz kapitola 6 až 9.

Důvody a hlavní cíle hodnocení:

V návaznosti na původně provedené vyhodnocení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území (DHV, 2009) bude doplněno vyhodnocení kumulativních vlivů pro ty plochy resp. veřejně prospěšné stavby, které byly podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí a udržitelný rozvoj území v rámci studie z roku 2009. Zároveň budou kumulativní resp. synergické vlivy zhodnoceny pro jednotlivé varianty územního plánu jako celek.

Účelem doplnění Vyhodnocení vlivů nového ÚPmB na udržitelný rozvoj území o vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je v maximální míře reflektovat požadavky formulované NSS v rozsudku 1Ao 7/2011-526, kterým byly zrušeny ZÚR Jihomoravského kraje.

Nejvyšší správní soud zjistil, že ve vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou kumulativní a synergické vlivy záměrů (dopravních koridorů) pouze pojmenovány, ale nebylo provedeno hodnocení jejich významnosti a především pak existence kumulativních a synergických vlivů nebyla zohledněna při výběru variant jednotlivých dopravních koridorů.

NSS ve svém rozsudku (odst. 72) stanovil minimální obsahový standard vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, tj. popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů a posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí

a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné a za jakých podmínek, vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů). Těmito otázkami se zabývají následující kapitoly předkládané studie.

Předmět hodnocení

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů nového ÚP města Brna se zaměřuje na následující části územního plánu tak, aby bylo doplnění kompatibilní s dosud provedeným posouzením vlivů na udržitelný rozvoj území:

Strategické stavby vyhodnocené v původní studii (DHV, 2009)

Identifikace potenciálních kumulativních resp. synergických vlivů pro vybrané strategické stavby dle jednotlivých sledovaných složek životního prostředí, vyhodnocení míry a dosahu kumulativních resp. synergických vlivů.

Rozvojové plochy vyhodnocené v původní studii (DHV, 2009)

Identifikace potenciálních kumulativních resp. synergických vlivů pro vybrané rozvojové plochy dle jednotlivých sledovaných složek životního prostředí, vyhodnocení míry a dosahu kumulativních resp. synergických vlivů.

Varianty územního plánu jako celek

Varianty budou z hlediska možných kumulací resp. synergických vlivů vzájemně porovnány a bude stanoveno jejich pořadí.

Posouzení bude provedeno tak, aby bylo kompatibilní s původním posouzením firmy DHV a aby bylo možné jej začlenit do vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Nového územního plánu města Brna.

Způsob hodnocení

Hodnocení bude v základní (strategické) rovině sledovat jednotlivé varianty, respektive územní plán jako celek hodnocené v původně zpracovaném posouzení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území (DHV 2009) podrobněji, bude sledovat vybrané záměry s možností kumulativního resp. synergického spolupůsobení v kontextu existujícího využití území i navrhovaného rozvoje.

Jako základní kritérium hodnocení bude posuzována podmínka, zda ÚPmB “nebude mít při spolupůsobení vlivů vybraných navrhovaných strategických staveb a rozvojových ploch se zohledněním ploch v území již stabilizovaný poškozující vliv na životní prostředí a zdraví a zda vytváří podmínky pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví“. Současně bude provedeno vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v případě jednotlivých variant územního plánu a stanoveno relativní pořadí variant z hlediska kumulativních resp. synergických vlivů.

Součástí bude kvalitativní vyhodnocení ÚPmB v souladu s metodou použitou v tabelární části SEA. Tento přehled bude vypracován u všech záměrů resp. rozvojových ploch hodnocených v původním posouzení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území a pro jednotlivé varianty a jako celek.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ÚPmB lze z hlediska jejich působení rozdělit v zásadě na následující typy:

Složkové vlivy – tj. vlivy jednotlivých „výroků“ na jednu složku životního prostředí, resp. na dané “téma“, specifikované v kap. 3. (ovzduší, voda, půda.....atd.). S ohledem na to, že působí na jednu složku území, považujeme tyto vlivy v principu za „kumulativní“.

Prostorové vlivy – vlivy vzniklé koncentrací navrhovaných ploch a koridorů (= záměrů) na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou být tyto vlivy jak „kumulativní“, tak „synergické“.

Metoda hodnocení

Podrobnější vyhodnocení kumulativních vlivů vybraných strategických staveb a rozvojových ploch bude provedeno s maximálním využitím existujících podkladů, zejména vyhodnocení vlivů souvisejících územních plánů v řešeném území a ZUR JMK, rozptylových a hlukových studií, zpracovaných k jednotlivým záměrům. Přitom bude v souladu s Metodikou vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí využito jako základního východiska dosavadního Vyhodnocení vlivů nového ÚPmB na životní prostředí.

Základní metodický postup hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů ÚPmB sestává z následujících kroků:

- Identifikace kumulativních resp. synergických vlivů na podkladě kvalitativního hodnocení vlivů vybraných VPS/ rozvojových lokalit a variant na životní prostředí
- Odhad míry a prostorového působení kumulativních vlivů
- Charakterizace rizika kumulativních resp. Synergických vlivů – určení dopadů na jednotlivé složky životního prostředí.

Hodnocení bude provedeno na základě odborného odhadu pomocí hodnotící matice pětibodovou hodnotící škálou a slovním komentářem. Oba kroky budou posuzovat nejen dopady vymezení nové plochy resp. obsažených záměrů v místě realizace, ale současně i změnu, kterou funkční využití území přináší v kontextu ploch s rozdílným způsobem využití i ploch stabilizovaných. Základní kritéria lze charakterizovat takto:

- Vymezená plocha/koridor samostatně i v kontextu souvisejících ploch přináší zlepšení stavu životního prostředí a veřejného zdraví;
- Vymezená plocha/koridor nezpůsobí nepřijatelná rizika pro stav a vývoj životního prostředí v místě lokalizace, a to ani při započítání souvisejících navrhovaných i existujících ploch.

V případě, že bude identifikováno potenciální zvýšené riziko pro životní prostředí a veřejné zdraví v dotčeném území, budou formulována opatření k eliminaci tohoto rizika.

V dalším kroku bude provedeno porovnání variant z hlediska kumulativních a synergických vlivů podle údajů obsažených v hodnotících tabulkách jednotlivých variant a rozboru identifikovaných kumulativních a synergických vlivů:

- Na základě vzájemného (relativního) porovnání odhadu významnosti kumulativních či synergických vlivů v každém hodnoceném tématu ochrany životního prostředí a veřejného zdraví bude stanoveno pořadí variant;
- Bude vyjádřena akceptovatelnost variant resp. jejich podmínky a opatření pro snížení negativních kumulativních resp. synergických vlivů.

Následně bude proveden závěrečný souhrnný hodnotící komentář shrnující nejvýznamnější kumulativní a synergické vlivy a výsledky posouzení variant a územního plánu jako celku.

Postup hodnocení

- Sestavení metodiky posouzení synergických a kumulativních vlivů pro potřeby územně plánovací dokumentace města Brna, viz kapitola 1;
- Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, viz kapitola 2;
- Identifikace vybraných návrhových ploch a koridorů obsažených v konceptu ÚPmB, pro které bude provedeno doplnění posouzení o vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů, viz kapitola 3;
- Shrnutí zjištěných kumulací a synergických vlivů, které vyplývají z každé varianty konceptu ÚPmB, viz kapitola 4 a 5;
- Vyhodnocení dopadu synergických a kumulativních vlivů mimo správní hranice města Brna, viz kapitola 6;
- Revize Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA vyhodnocení, část A, Vyhodnocení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území, DHV, 2009), viz kapitola 7;
- Návrh doporučení pro úpravu „návrhu Pokynů pro dopracování návrhu ÚPmB“ z hlediska problematiky životního prostředí a veřejného zdraví, viz kapitola 8;
- Návrh monitoringu kumulativních a synergických vlivů, viz kapitola 9;
- Zpracování grafického výstupu – zobrazení zjištěných kumulací, viz přílohy.

2 ZJIŠTĚNÍ A POPIS STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A SLOŽEK, KTERÉ BY MOHLY BÝT NEGATIVNĚ OVLIVNĚNY

Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace, jsou obsahem kapitoly 8. Vyhodnocení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území (DHV 2009) resp. Územně analytických podkladů města Brna z roku 2012. Údaje v nich obsažené jsou dostatečné a v rámci Doplnění vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí nepovažuje zpracovatel za nutné tuto analýzu rozšiřovat.

2.1 Sledované složky životního prostředí a veřejného zdraví

- Obyvatelstvo a lidské zdraví
- Fauna, flóra, biodiverzita
- Půda
- Horninové prostředí
- Voda
- Ovzduší, klima
- Hluk
- Hmotné statky
- Kulturní dědictví
- Krajina, ÚSES

Vzhledem ke změně legislativy v průběhu období od dokončení Hodnocení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území (DHV, 2009) a současného stavu (Novela stavebního zákona, Vyhláška č. 458/2012 Sb. ze dne 17. prosince 2012, kterou se mění vyhláška č. 500/2006 Sb. (vyhláška nabyla účinnosti 1. ledna 2013), která v současnosti výslovně požaduje vyhodnocení územně plánovací dokumentace z hlediska lidského zdraví, bylo do sledovaných složek životního prostředí doplněno lidské zdraví – pod původně sledovaný cíl obyvatelstvo – zahrnující jednak faktory veřejného zdraví v podobě např. hygieny životního prostředí (hluk, ovzduší, zásobování vodou apod.) a jednak pohodu bydlení ve smyslu možností trávení volného času, estetické kvality prostředí, dostupnosti občanské vybavenosti v místě bydliště, přírodního zázemí apod. Jedná se spíše o konkretizaci vymezení sledované složky životního prostředí, neboť všechny tyto faktory byly sledovány i v původní studii. Z důvodů absence sledované složky životního prostředí postihující hlukovou zátěž, jako výrazného specifika urbanizovaných prostorů a velmi významnou determinantu veřejného zdraví, byla hluková zátěž doplněna do složek životního prostředí sledovaných v Doplnění vyhodnocení vlivů 3 variant konceptu Nového ÚPmB na životní prostředí o vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů. Je třeba poznamenat, že i hodnocení hlukové zátěže bylo obsaženo v původní studii právě v rámci vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, a tato složka byla charakterizována v popisu stavu a vývoje životního prostředí v řešeném území.

3 IDENTIFIKACE VYBRANÝCH NÁVRHOVÝCH PLOCH A KORIDORŮ OBSAŽENÝCH V KONCEPTU ÚPMB, PRO KTERÉ BUDE PROVEDENO DOPLNĚNÍ POSOUZENÍ O VYHODNOCENÍ SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ

Předmětem posouzení konceptu ÚPMB dle studie DHV z roku 2009 jsou zejména:

- Hlavní cíl a zásady rozvoje ÚPMB – kap. 1.1.5;
- Strategické investice (nejvýznamnější VPS) – kap. 16.1.4;
- Rozvojové lokality (I., II. a III. varianty) – kap. 11. – 13.

Tytéž prvky územního plánu jsou tedy analogicky předmětem vyhodnocení v rámci Doplnění VVURU ÚPMB o kumulativní a synergické vlivy.

3.1 Hlavní cíl a zásady rozvoje ÚPMB

Hlavním cílem nového územního plánu je dle Zadání Územního plánu města Brna: „**Trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna, s nímž je bezprostředně spojen růst počtu jeho obyvatel a omezení suburbanizace (odliv trvale bydlících obyvatel a pracovních příležitostí do obcí v okolí Brna).**“

Nový Územní plán města Brna vytvořil pro tento cíl územní podmínky na základě následujících zásad:

- **Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot včetně vodních toků** – územní plán vymezuje nejvhodnější části krajiny jako chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě.
- **Nabídka rozvojových ploch** – tento územní plán nabízí rozvojové plochy především ve strategických směrech rozvoje města, a to ve všech potřebných funkcích a v rozsahu, který převyšuje předpokládaný přírůstek počtu obyvatel.
- **Udržitelná mobilita** – územní plán stabilizuje a navrhuje další rozvoj dopravní infrastruktury pro zajištění kvalitní, usměrněné obsluhy území s ohledem na širší vztahy města.
- **Recyklace znehodnocených území** – územní plán identifikuje zanedbávaná území a nevyužitá areály uvnitř zastavěného území města (tzv. brownfields), uvolňované armádní areály, dražní pozemky, apod. a stanovuje pro ně nové využití. Ve vhodných případech pro ně vymezuje tzv. plochy transformace. Pro ně jsou nastaveny podmínky využití území natolik volně, aby pro jejich ozdravení a zkomponování do městské struktury vzniklo co nejliberálnější prostředí.
- **Flexibilita nového územního plánu** – územní plán poskytuje dostatečnou šíři náplně jednotlivých typů ploch s rozdílným způsobem využití. Současně striktně ochraňuje veřejnou infrastrukturu, zvláště pozemky veřejných prostranství.

Z hlediska doplnění vyhodnocení vlivů 3 variant konceptu nového ÚPMB na životní prostředí o vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů nebyly identifikovány žádné skutečnosti, které by byly z pohledu spolupůsobení vlivů konceptu územního plánu relevantní vůči hlavním cílům a zásadám rozvoje ÚPMB resp. byly s těmito cíli a zásadami v rozporu a generovaly tak mimořádný potenciál vzniku kumulativních resp. synergických vlivů.

3.2 Strategické stavby

3.2.1 Dopravní stavby

- Přestavba železničního uzlu Brno;
- Rychlostní komunikace R43 – úsek Brno-Kuřim;
- Velký městský okruh v úseku Heršpická - Bratislavská radiála;
- Velký městský okruh v úseku Černovická – Novolíšeňská;

- Realizace Jihovýchodní tangenty v úseku D2-II/380;
- Realizace Jihozápadní tangenty;
- Zkapacitnění D1;
- MUK na D1 Průmyslová - Hanácká;
- Obchvat Tuřan II/380;
- Nová městská třída;
- Bratislavská radiála v úseku Černovická-D2;
- MUK Moravanské lány;
- Severní obchvat Modřic.

3.2.2 Technická infrastruktura:

- Rekonstrukce kmenové stoky A - vybudování OK01A a RN1;
- Rekonstrukce kmenové stoky A - vybudování OK02A a RN3;
- Rekonstrukce kmenové stoky A - Sokolova-Dufkovo náměstí;
- Dobudování kmenové stoky B – OK Jeneweinova;
- Dobudování kmenové stoky B – RN Jeneweinova;
- Dobudování kmenové stoky B1;
- Rekonstrukce kmenové stoky C;
- Dobudování kmenové stoky C1;
- Rekonstrukce kmenové stoky D – RN Královky;
- Dobudování kmenové stoky E1;
- Retenční nádrž na kmenové stoce E1 – Hamry;
- Protipovodňová ochrana.

3.3 Rozvojové plochy

Navržené rozvojové lokality varianty I, II a III konceptu ÚPmB			
č.	Rozvojové lokality varianty I	Rozvojové lokality varianty II	Rozvojové lokality varianty III
1.	Medlánky – Řečkovice – Ivanovice	Medlánky – Řečkovice – Ivanovice	Medlánky-Řečkovice-Ivanovice
2.	Obřany	Obřany	Bosonohy
3.	Maloměřice	Bosonohy	Červený kopec
4.	Juranka	Červený kopec	Horní Heršpice
5.	Bosonohy	Horní Heršpice	Přízřenice-Dolní Heršpice
6.	Červený kopec	Přízřenice - Dolní Heršpice	Chrlice-Tuřany
7.	Líšeň	Chrlice - Tuřany	Přízřenice-Dolní Heršpice
8.	Horní Heršpice	Přízřenice - Dolní Heršpice	Tuřany-D1
9.	Přízřenice - Dolní Heršpice	Tuřany - D1	Průmyslová zóna Tuřany
10.	Chrlice - Holásky – Tuřany	Průmyslová zóna Tuřany	Bosonohy-Pražská
11.	Přízřenice - Dolní Heršpice	Bosonohy - Pražská	Líšeň-Zetor

Navržené rozvojové lokality varianty I, II a III konceptu ÚPmB			
Č.	Rozvojové lokality varianty I	Rozvojové lokality varianty II	Rozvojové lokality varianty III
12.	Tuřany - D1	Líšeň - Zetor	
13.	Průmyslová zóna Tuřany		
14.	Bosonohy – Pražská		
15.	Líšeň – Zetor		

3.4 Varianty

Varianty konceptu lze proto charakterizovat takto:

- I. **varianta jihovýchodního rozvojového směru;**
- II. **varianta vyvážená;**
- III. **varianta bez R43 na území města.**

Základní charakteristika varianty I

Velkému rozvoji průmyslové zóny Tuřany odpovídá vyšší stupeň využití disponibilních ploch v jižním východním segmentu, naopak je omezeno využívání lokalit v severním a západním směru.

- Průmyslová zóna Tuřany – Chrlice – Šlapanice v maximálním rozsahu včetně nezbytné dopravní a inženýrské infrastruktury;
- Větší rozsah rekreační oblasti Holásecká jezera;
- Obytná zóna Líšeň – Holzova v maximálním rozsahu, včetně prodloužení tramvaje do těžišť území;
- Revitalizace území Maloměřice – Hády v maximálním rozsahu včetně dopravní obsluhy
- Zóna Obřany – Lesná v menším rozsahu;
- Zóna Medlánky – Řečkovice – Ivanovice v menším rozsahu včetně prodloužení tramvaje;
- Zóna Juranka v celém rozsahu;
- Zóna Bosonohy v menším rozsahu;
- Omezené využití oblasti brněnské přehrady.

V dopravní infrastruktuře je pro variantu I navržen severojižní kolejový diametr, obsluhující město s napojením na kolejiště Českých drah, a.s. Velký městský okruh je veden v jižním segmentu v tunelu pod Mariánským náměstím v Komárově.

Základní charakteristika varianty II

Přiměřenému rozvoji průmyslové zóny Tuřany odpovídá také menší stupeň využití disponibilních ploch v jižním a východním segmentu, naopak jsou plně naplněny lokality v severním a západním směru.

- Průmyslová zóna Tuřany – Chrlice – Šlapanice v redukováném rozsahu bez ucelené 235 ha plochy východně od obchvatu Tuřan;
- Menší rozsah rekreační oblasti Holásecká jezera, větší rozsah krajinné zeleně v pořiční nivě;
- Obytná zóna Líšeň – Holzova v minimálním rozsahu, prodloužení tramvaje pouze pod ulici Holzovu;
- revitalizace území Maloměřice – Hády v minimálním rozsahu;
- Zóna Obřany – Lesná ve větším rozsahu využívajícím propojení Obřany – Líšeň;
- Zóna Medlánky – Řečkovice – Ivanovice v maximálním rozsahu včetně prodloužení tramvaje;
- Zóna Juranka v omezeném rozsahu, navazujícím na Jundrov;
- Zóna Bosonohy v maximálním rozsahu;

- Možnost využití oblasti brněnské přehrady pro plochy rekreace jako zastavitelné plochy.

V dopravní infrastruktuře je pro variantu II navržen severojižní tramvajový diametr, preferující komfortní obsluhu severních částí města. Velký městský okruh je veden v jižním segmentu po trase uvolněné přerovské tratě.

Základní charakteristika varianty III

Na základě rozhodnutí Rady města Brna z 23. 9. 2008 byl pro zpracování varianty III konceptu vybrán případ C – R43 v Boskovické brázdě. Zde je nutné upozornit, že k datu dokončení varianty III konceptu 30. 4. 2009 tato trasa nemá oporu v územních plánech dotčených obcí, v generelu dopravy JMK ani v Územní prognóze JMK. Zásady územního rozvoje JMK jsou rozpracovány. Rovněž do doby zpracování této studie se na výše uvedených skutečnostech nic nezměnilo.

Vybraný případ předpokládá vybudování základní komunikační sítě tak jako ve variantě I a II konceptu ÚPmB. Rozdíl je ve vedení silnice I/43 a souvisejících komunikací. Rychlostní komunikace R43, varianta K5 (HBH s.r.o), je od Malhostovic, kde se napojuje spojka na Lipůvku a severní přívaděč do Brna, vedena Boskovickou brázdou a napojena do dálnice D1 u Ostrovačic. V koridoru R43 dle platného územního plánu a variant I, II konceptu ÚPmB je ponechán stávající stav - komunikace III. třídy přes obec Jinačovice a městskou část Kníničky a pokračující do Veselky. Koridor je v souladu se zadáním ponechán jako dlouhodobá územní rezerva.

V průběhu prací na variantě III byly na základě výsledků modelování prověřovány různá kompenzační opatření na komunikační síti, která by částečně nahradila ochrannou funkci původní stopy R43 a zabránila by přetížení komunikační sítě, zejména VMO a svitavské radiály. Opatření byla předmětem dokumentace v odevzdávané Fázi 3. Do konečného řešení konceptu varianty bylo zapracováno pouze následující:

- Komunikační propojení Ivanovice – Medlánky – Komín;
- Obchvat Veselky (napojení tzv. německé dálnice na připravovaný obchvat Bosonoh).

Urbanistická část varianty III se zabývá jednak redukcí některých rozvojových ploch s cílem odlehčení přetíženého komunikačního systému, jednak rozšířením ploch dopravy především v oblasti křižovatek VMO a navazujících radiál s cílem zvýšení jejich kapacity.

Základem pro práci s plochami s rozdílným způsobem využití byla varianta II konceptu. Při redukcí byly respektovány návrhové plochy dle stávajícího ÚPmB.

Redukce zastavitelných ploch oproti variantě II:

- Bosonohy – plochy bydlení v zahrádkách západně od ulice Jámy, Křivánky;
- Bystrc – plochy bydlení a sportu severně od ulice Vejroستovy;
- Komín – plochy bydlení severně od Řezáčovy a za hřbitovem;
- Medlánky – Řečkovice – Ivanovice - menší rozsah ploch bydlení;
- Ivanovice – plochy lehké výroby mezi ulicí Černošorskou a Hradeckou;
- Obřany – Maloměřice – plochy bydlení s veřejnou vybaveností severně od železnice;
- Tuřany – část ploch výroby a skladování v oblasti průmyslové zóny východně od obchvatu Tuřan.

Změna využití ploch oproti variantě II:

- Brno – střed – rozšíření ploch přestaveb lehké výroby ve prospěch ploch smíšených obytných a ploch transformace v oblasti ulic Křenová, Cejl a Tkalcovská dle varianty I;
- Líšeň – plochy výroby a skladování v areálu Zetoru a na východ dle varianty I (změna na plochy transformační a veřejné vybavenosti);
- Královopolská – návrhová plocha pro lehkou výrobu.

Další dílčí rozdíly mezi variantami jsou popisovány v dalších kapitolách.

4 VYHODNOCENÍ MÍRY A DOSAHU KUMULATIVNÍCH RESP. SYNERGICKÝCH VLIVŮ DLE SLEDOVANÝCH SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ.

Pro hodnocení byly jako východisko využity v souladu s doporučenou metodikou tabulky kvantitativního hodnocení vybraných strategických staveb, rozvojových ploch a jednotlivých variant ÚPmB dle Vyhodnocení vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj území (DHV 2009), a to včetně identifikovaných hodnot rozsahu vlivů. Číselné hodnoty uvedené v hodnotících tabulkách mají tedy pouze orientační charakter a vztahují se k SEA jako celku. Tato studie se zaměřuje pouze na problematiku možných kumulativních a synergických vlivů a jejího doplnění k dosavadním provedeným hodnocením v rámci SEA – je tedy pouze jedním z dílčích témat vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Původní hodnocení bylo v rámci Doplnění vyhodnocení o hodnocení kumulativních a synergických vlivů doplněno o index charakteru vlivu (K resp. S) označující způsob spolupůsobení jednotlivých hodnocených ploch resp. koridorů v kontextu stávajícího využití území a navrhovaných ploch a koridorů vymezených v ÚPmB.

Graficky odlišena pomocí barevné škály potom byla v případě identifikovaných K/S vlivů míra působení kumulativních resp. synergických vlivů na pomyslné stupnici -2 až +2 a rozlišení místního působení kumulativního resp. synergického dopadu (červené orámování) v případech, kdy bylo celkové hodnocení v širším kontextu posazeno na opačné škále pomyslné bodové stupnice. Tj. např. v případech, kdy je celkový vliv hodnocené plochy resp. koridoru z hlediska spolupůsobení hodnocen mírně kladně v dosahu širšího okolí hodnocené plochy/koridoru s významem v širších územních i významových souvislostech, avšak v bezprostředním okolí vymezené plochy/koridoru dojde k relativnímu zvýšení sledovaného impaktu s nižší relativní váhou oproti celkovému hodnocení. Příkladem může být relativní zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší v dosud nezasaženém území podél nových komunikací (JZT, JVT), které však bude mít v kontextu dobudování dopravního systému města Brna resp. zázemí brněnské aglomerace v jižním sektoru pozitivní dopad na území města jako celku. V případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů nelze z povahy věci omezit hodnocení spolupůsobení vlivů pouze na bezprostřední okolí hodnocené plochy, ale je třeba uvažovat komplexně s celou šíří vztahů. Může docházet k relativnímu rozporu směru působení vlivů v kontextu širšího okolí plochy/koridoru resp. lokality a bezprostředního působení jejího vymezení. Vždy však při základním předpokladu dodržení hygienických limitů stanovených legislativou. Dojde tedy k relativnímu vykoupení snížení zátěže obyvatel v hustě obydlených částech území relativním zvýšením zátěže v dosud relativně méně zatíženém území s nižším počtem zasažených obyvatel. Přitom platí, že je při zastavování všech ploch vyloučena realizace takových záměrů, které mohou být zdrojem závad nebo vlivů, zejména hygienických, technických nebo estetických, které jsou neslučitelné s pohodou prostředí odpovídající hlavnímu účelu využití a prostorovému uspořádání v ploše samotné nebo v lokalitě.

Stupnice významnosti:

K	kumulativní působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
S	synergické působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
	potenciálně mírně negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -1
	potenciálně významný negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -2
	nebyla identifikována potenciální vazba s kumulativním resp. synergickým spolupůsobením mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území
	potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +1
	potenciálně významně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +2
	opačný směr působení impaktu v bezprostředním okolí plochy/koridoru (bodové působení) oproti hodnocení směru kumulativního/synergického vlivu jako celku znázorněného barevnou plochou s významem pro celý územní plán

Klíčová poznámka pro porozumění hodnotícím tabulkám: čísla obsažená v rámečku (+2/-2) jsou hodnoty vlivu vůči jednotlivým tématům životního prostředí vyhodnocené v rámci SEA ÚPMB (DHV 2009), které sloužily jako východisko pro posouzení kumulativních a synergických vlivů v souladu s doporučenou metodikou Metodika vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí (1. verze, T-plan, 2013). Samotné doplnění hodnocení vlivů z hlediska možného kumulativního resp. synergického spolupůsobení je vyznačeno pomocí barevných odstínů a jejich sytosti viz výše uvedená stupnice – identifikované kumulativní resp. synergické vlivy jsou označeny indexem K/S. To znamená, že kumulativních resp. synergických vlivů se týkají pouze barevně zvýrazněné buňky resp. ty, které jsou označeny indexem K/S.

V komentáři u každé hodnotící tabulky je potom v úvodu zvýrazněn text (tučné písmo) shrnující všechny identifikované kumulativní nebo synergické vlivy jednotlivých uvažovaných strategických investic resp. rozvojových lokalit vůči jednotlivým sledovaným tématům životního prostředí a identifikace místa spolupůsobení. V následujících odstavcích jsou potom jednotlivé identifikované vlivy s kumulativním či synergickým účinkem diskutovány v pořadí dle souvisejících celků nejprve obyvatelstvo, ovzduší a hluková zátěž a následně dopady do zemědělského půdního fondu, přírody a krajiny. V závěru komentáře následuje shrnutí možných opatření resp. kroků v rámci další projektové přípravy záměrů.

4.1.1 Strategické stavby

4.1.1.1 Stavby dopravní infrastruktury

Přestavba železničního uzlu Brno	
Popis strategické investice	Podstatou řešení přestavby železničního uzlu Brno je zejména likvidace fyzických bariér, které tvoří stávající železniční násypová tělesa v centru města a uvolnění takto blokových ploch pro budoucí výstavbu. Nové osobní nádraží se postaví cca 700 m jižněji od dnešního hlavního nádraží. Niveleta kolejí je navržena ve výšce cca 206,50 m n. m., tím se nové osobní nádraží dostane o úroveň výše než je dnešní terén a bude z větší části na mostních konstrukcích. Odstavné nádraží je koncipováno půdorysně po obou stranách osy žst. Brno dolní n. – žst. Brno Horní Heršpice. MŽP ČR vydalo podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů souhlasné stanovisko Č.j.: 7853/ENV/710/05/JP k záměru realizace stavby „Přestavba železničního uzlu Brno – studie souboru staveb“ viz IS EIA kód záměru MZP069.
Oblast kumulací	

Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Přestavba železničního uzlu Brno	Var I	-1/+2	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
	Var II	-1/+2	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
	Var III	-1/+2	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy. VMO bude pod železničním uzlem Brno převeden tunelem.											

Rychlostní komunikace R43 – úsek Brno-Kuřim											
Popis strategické investice		Pro variantu I a II záměru dle konceptu ÚPmB je navrhována čtyřpruhová směrově rozdělená rychlostní komunikace funkční skupiny A. Počátek úseku je mimoúrovňové křížení Jihozápadní tangenty a dálnice D1 u Troubska – MÚK Troubsko. Prochází trasou tzv. „německé dálnice“, - tedy v bystrcké stopě dle předchozích ÚPD a studií. V zastávě sídliště Bystrc je vedena podpovrchově hloubeným tunelem, mostem překonává řeku Svratku, následuje další tunel, který vyúsťuje severně od MČ Kníničky a dále pokračuje směrem na Kuřim. Ve variantě II je trasa R43 vedena tunelem v zastávě sídliště Bystrc, mostem překonává řeku Svratku a pokračuje povrchově v zářezu severně od MČ Kníničky směrem na Kuřim. Celková délka úseku v katastru města Brna je cca 10 km a budou zde tři mimoúrovňová křížení. Podmínkou provozuschopnosti je realizace návazných úseků na severu – návaznost na R43 Kuřim, Svitavy a MÚK Troubsko. Hlavním důvodem je odklon tranzitní dopravy mimo centrální oblast města Brna (např. VMO) v severojižním směru a dále možnost realizace ochranného systému města Brna. Varianta III konceptu ÚPmB předpokládá vedení trasy R43 v tzv. Boskovické brázdě. Výrazně mimo území města Brna. Napojuje se na historickou stopu až v prostoru Kuřimi. R43 bude čtyřpruhová směrově rozdělená rychlostní komunikace funkční skupiny A. Hlavním důvodem je odklon tranzitní dopravy mimo centrální oblast města Brna v severojižním směru a dále možnost realizace ochranného systému. Poloha R43 neumožňuje plnohodnotné využití tzv. ochranného systému tak, jako varianty I a II. Podmínkou je zapracování varianty do ÚPD a záměrů JMK, dotčených obcí a investora. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z Posouzení vlivů R43 na životní prostředí (dokumentace EIA z roku 2001). Vlivy záměru R43 (Boskovická brázda) nebyly dosud posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí, pouze bylo prověřeno technické řešení vyhledávací studií. Dále bylo využito Posouzení vlivů variantního řešení Jihozápadní tangenty v rámci Územní studie území jihozápadně města Brna (AMEC, 2009), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury v jihozápadním sektoru města, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZUR JMK (ATEM 2012).									
Oblast kumulací		Ostopovice, Troubsko, Veselka, Bosonohy									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Zkapacitnění D1, JZT, VRT									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Rychlostní komunikace R43 – úsek Brno-Kuřim	Var I	-1/+1 S	-1 S	-1 S	-1	0	-1/0 K	S	0	0	-1 S
	Var II	-1/+1 S	-1 S	-1 S	-1	0	-1/0 K	K	0	0	-1 S
	Var III	-2/0	-1	-1	-1	0	-2/0		0	0	-1
Komentář: Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické (hluk v kontextu VRT v závislosti na technickém řešení ve variantě I) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivy na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. V tomto případě dochází ke kumulacím v oblasti napojení R43 na MUK Troubsko. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině, fauně a flóře a rovněž negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na obyvatelstvo se předpokládá v oblasti MÚK Troubsko, kdy se očekávají zvýšení imisní a hlukové zátěže vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí komunikace, především v kontextu JZT a vedení koridoru R43 mezi Bosonohami a Veselkou. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo (v úseku MÚK Troubsko až po dálnici D2) se předpokládá za současné realizace Jihozápadní tangenty vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z dálnice D1 a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na nové											

rozvojové lokality a související strategické stavby (zkapacitnění D1, R43, velký městský okruh).

Vliv na ovzduší bude mírně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy s dopadem do bezprostředního okolí nové komunikace, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém území brněnské aglomerace.

Z hlediska hlukové zátěže je podle platné legislativy nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění hlukových limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

Negativní vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této kapacitní komunikace v kontextu celkového vývoje ZPF v lokalitě, výstavbě ostatních strategických staveb v daném prostoru a působení suburbanizace. Mírně negativní vliv na ÚSES, přírodu a krajinu se synergickým efektem se předpokládá z důvodu prostorového průmětu do krajiny v kontextu ostatních existujících i uvažovaných záměrů v území.

Z hlediska kumulativních a synergických vlivů je varianta III trasy R43 vedené v Boskovické brázdě vůči všem sledovaným faktorům životního prostředí bez vlivu. Nevykazuje však ani žádné pozitivní K/S vlivy a především v otázce svého účelu tj. převedení dopravních intenzit ve směru S-J mimo stávající nejzátíženější oblasti v centrálním městě postrádá smysl.

Upřesnit vlivy záměru, dokončit proces EIA, a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Velký městský okruh v úseku Heršpická – Bratislavská radiála											
Popis strategické investice		Velký městský okruh má být budován jako ochrana před cílovou a mezioblastní dopravou. Úsek okruhu Brno-jih začne křižovatkou s Bratislavskou radiálou (která vede k nákupním centrům podél dálnice D2 a na Bratislavu) a bude pokračovat přes čtvrtě Komárov a Trnitá až ke křižovatce Heršpická, kde se okruh kříží s radiálou (Videňská radiála) vedoucí na jih směrem k dálnici D1, ale také k rychlostní silnici R52 na Vídeň. Nové železniční nádraží a jižní centrum Brna. Úsek Brno-jih mimo jiné převede městský okruh Jižním tunelem pod plánovaným novým brněnským železničním uzlem. Nový městský okruh se v této části vyhne nově budované obchodní, obytné a administrativní čtvrti Jižní centrum. Stopa komunikace respektuje předchozí ÚP města Brna a je prozatím vázána na technická omezení křížení s tratěmi ČD uvažované v tunelovém úseku (Jižní Tunel). Součástí stavby by měly být mimoúrovňové křižovatky MÚK Vodařská a MÚK Bratislavská radiála s VMO. Byla zpracovávána Technická studie a vizualizace. Hodnocení kumulativních vlivů vychází z technických studií, vizualizací a z Posouzení vlivů variantního řešení Jihozápadní tangenty v rámci Územní studie území jihozápadně města Brna (AMEC, 2009), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury v jihozápadním sektoru města, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012).									
Oblast kumulací		Komárov, Horní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Bratislavská radiála, protipovodňová ochrana, VMO v úseku Černovická – Novolišeňská, přes ŽUB převedeno tunelovým úsekem bez kumulací									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Velký městský okruh v úseku Heršpická – Bratislavská radiála	Var I	-1/+1 K	-1/0	0/+1	+1	0 S	-1/+1 K	K	0	0	-1/0 K
	Var II	-1/+1 K	-1/0	0/+1	+1	0 S	-1/+1 K	K	0	0	-1/0 K
	Var III	-2/-1 K	-1/0	-1/0	-1	0 S	-2/-1 K	K	0	0	-1/0 K
Komentář: Byly identifikovány kumulativní vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů v prostoru napojení VMO a Bratislavské radiály – tj. v prostoru MUK Bratislavská radiála. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo spolupůsobení úseků VMO a jejich propojení směrem k D1, R52 a D2 se předpokládá v důsledku svedení dopravy z obytných částí města a tranzitu centrem, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě. Pozitivní vliv z hlediska ovzduší i hlukové zátěže bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém území brněnské aglomerace. Z hlediska hlukové zátěže je podle platné legislativy nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění hlukových limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Spolupůsobení realizace VMO a ostatních dopravních staveb v území bude mít pozitivní dopad s kumulativním účinkem především z hlediska znečištění ovzduší a hlukové zátěže v prostoru celé brněnské aglomerace především její centrální a jižní											

části. Slabě negativní dopady na pohodu obyvatel prostřednictvím faktorů hlukové a imisní zátěže se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové a imisní zátěže. V bezprostředním okolí MÚK se obytná zástavba nenachází.

Ve variantě III předpokládáme až silně negativní vliv na obyvatelstvo a ovzduší, který vyplývá z celkové koncepce varianty III. Dle provedených modelových propočtů dojde oddálením trasy R43 do Boskovické brázdy k nárůstu dopravních intenzit v této oblasti s kumulativním působením v kontextu nárůstu tranzitní dopravy i místních dopravních vztahů.

Ostatní potenciální kumulace promítající se především do ovlivnění nivy Svratky, ÚSES podél vodního toku a záplavového území jsou technicky řešitelné, takže byly vyhodnoceny jako bez vlivu. Vliv na krajinu je z hlediska spolupůsobení vlivů vyhodnocen jako neutrální, v tomto případě nelze hovořit o kumulativním vlivu na konkrétní biotopy pouze o synergickém vlivu na vizuální charakteristiky krajiny, a to krajiny v současnosti významně poznamenané urbanizací a vedením dopravních koridorů.

Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Velký městský okruh v úseku Černovická - Novolišeňská											
Popis strategické investice		Velký městský okruh má být budován jako ochrana před cílovou a mezioblastní dopravou. Mezi rezidenční zástavbou městské části Černovice a průmyslovou oblastí tzv. Černovických teras leží plánovaný úsek městského okruhu, který kromě zlepšení průjezdu městem také spojí dvě radiální komunikace (tzv. výpadek) – směrem na Olomouc a na Bratislavu. Stavba tohoto úseku ulehčí přetíženým ulicím Olomoucká a Zvonarka. Významné křižovatky a tunely - Křižovatka Bělohorská, Křižovatka Ostravská radiála, Křižovatka Průmyslová, Křižovatka Famérovo náměstí. VMO je základním prvkem v dopravním skeletu města Brna. Nyní se jedná o zcela homogenní trasu komunikace čtyř-šestipruhové, směrově dělené s mimoúrovňovými křižovatkami v konečné fázi funkční skupiny A. Je jednou ze zásadních priorit města Brna, neboť předurčuje celkovou dopravní situaci města. Hodnocení kumulativních vlivů vychází z technických studií, vizualizací. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012).									
Oblast kumulací		Komárov, Černovice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Silnice II/380, VMO v úseku Heršpická – Bratislavská radiála,									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Velký městský okruh v úseku Černovická - Novolišeňská	Var I	-1/+1 K	-1	-1	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-1 K
	Var II	-1/+1 K	-1	-1	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-1 K
	Var III	-1/+1 K	-1	-1	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-1 K
Komentář: Byly identifikovány kumulativní vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů v prostoru napojení VMO a silnice II/380. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo spolupůsobení úseků VMO a jejich propojení směrem k D1, R52 a D2 se předpokládá v důsledku svedení dopravy z obytných částí města a tranzitu centrem, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě. Pozitivní vliv z hlediska ovzduší i hlukové zátěže bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém území brněnské aglomerace. Slabě negativní dopady na pohodu obyvatel prostřednictvím hlukové zátěže a znečištění ovzduší se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové a imisní zátěže. V bezprostředním okolí MÚK se obytná zástavba nenachází. Z hlediska hlukové zátěže je podle platné legislativy nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění hlukových limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Vliv na krajinu je z hlediska spolupůsobení vlivů vyhodnocen jako neutrální, v tomto případě nelze hovořit o kumulativním vlivu na konkrétní biotopy pouze o synergickém vlivu na vizuální charakteristiky krajiny, a to krajiny v současnosti významně poznamenané urbanizací a vedením dopravních koridorů. Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.											

Realizace Jihovýchodní tangenty v úseku DII/380											
Popis strategické investice		Předpokládá se čtyřpruhová směrově rozdělená rychlostní komunikace funkční skupiny A, která v jižním sektoru zasahuje do území města Brna. Na systém je napojena MÚK Chřlice II na D2, dále ve spojení s Tuňanskou rozvojovou zónou MÚK Tuňany s II/380 a pak dále směrem východním na D1. Realizace Tuňanské zóny je podmíněna právě realizací alespoň 1/2 profilu JVT v úseku MÚK Tuňany – MÚK Chřlice II včetně obou uvedených křižovatek. Hlavním důvodem podpory této komunikace je odvedení tranzitní dopravy mimo vlastní D1, která vede na území města Brna. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z vyhledávací studie Jihovýchodní tangenty města Brna, PK OSSENDORF s. r. o., 2001. Posouzení vlivů JV tangenty na životní prostředí dosud nebylo zpracováno. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušení ZÚR JMK (ATEM 2012) a z Posouzení vlivů Územní studie silnice II/308 Sokolnice-Čejč (AMEC, 2012), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Dále bylo využito posouzení vlivů územního plánu Šlapanice na životní prostředí.									
Oblast kumulací		Tuňany, Sokolnice; mimo řešené území Ponětovice, Kobylnice, Holubice, Šlapanice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Zkapacitnění D1 (mimo řešené území v oblasti Holubic), VRT (mimo řešené území Ponětovice), rozvoj letiště (mimo řešené území v oblasti jižně od Šlapanic) Tuňanská rozvojová zóna, dopravní uzel JZT, JVT, D2									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Realizace Jihovýchodní tangenty v úseku DII/380	Var I	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	K	0	0	-2 S
	Var II	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	K	0	0	-2 S
	Var III	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	K	0	0	-2 S
Komentář: Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické (hluk v kontextu VRT a rozvoje letiště mimo řešené území) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Realizace Jihovýchodní tangenty je v souvislosti s posouzením kumulativních a synergických vlivů v oblasti Brna poměrně specifická, její působení v jižním sektoru Brna je spíše samostatné, dojde ke kumulacím z hlediska rozvojových záměrů v oblasti Tuňanské terasy a rozvojové zóny letiště a koridoru VRT s dopadem především do ZPF a vizuálních charakteristik krajiny s přesahem mimo řešené území. Spolupůsobení dopravních staveb lze v otázce kumulativních resp. synergických vlivů vůči obyvatelstvu prostřednictvím hlukové a dopravní zátěže uvažovat pouze v souvislosti s dopravním napojením (JZT/JVT/D2), které se však nachází mimo obydlené území a v souvislosti s propojením na D1 ve stávající dálniční křižovatce u Holubic v závislosti na konkrétním technickém řešení MÚK mimo řešené území. Spolupůsobení s rozvojem letiště a plánovanou VRT jižně od Šlapanic je vzhledem k hlukovému pásmu letiště, vedení VRT v zářezu, a souvisejícímu urbanistickému rozvoji Šlapanic a ostatních obcí v tomto prostoru vůči obyvatelům z hlediska hluku převážně irelevantní a z hlediska znečištění ovzduší v kontextu převažujícího směru větrů rovněž. Potenciálně dotčeny by mohly být Ponětovice resp. Kobylnice, kde je třeba přizpůsobit územní rozvoj urbanizovaného území potenciálnímu zatížení z hlediska hluku. Tento prostor kumulací se nachází mimo řešené území. V souvislosti s ostatními dopravními stavbami (VRT, zkapacitnění D1, II/308 a JZT) nedochází v kontextu s posuzovanými skutečnostmi k přímým kumulacím vlivů, spíše k umocnění pozitivního vlivu z hlediska přerozdělení dopravních zátěží a zvýšení plynulosti dopravy v celém jižním sektoru zázemí brněnské aglomerace a ve vztahu k dopravním vazbám S-J a V-Z a zvýšení bezpečnosti dopravy. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo (v úseku MÚK Brno centrum až po křížení se silnicí II/308) se předpokládá vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z dálnice D1 a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na nové rozvojové lokality a související strategické stavby (zkapacitnění D1, II/308, velký městský okruh) s pozitivním dopadem především na obyvatele průjezdních obcí v jižním a jihovýchodním sektoru města Brna. Pozitivní vliv z hlediska ovzduší i hlukové zátěže bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém území brněnské aglomerace. Slabě negativní dopady na pohodu obyvatel prostřednictvím hlukové zátěže a znečištění ovzduší se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové a imisní zátěže. V bezprostředním okolí MÚK se obytná zástavba nenachází. Vliv na ovzduší v bezprostředním okolí záměru bude mírně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy s dopadem do bezprostředního okolí nové komunikace, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém jihovýchodním sektoru města Brna. Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na ovzduší a hlukovou situaci v území se předpokládá v oblasti MÚK Chřlice, kdy se očekává zvýšení imisí hluku a znečištění ovzduší vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí komunikace bez dopadu na obyvatelstvo, které se v tomto prostoru nenachází. Podle platné legislativy v oblasti ochrany před hlukem je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Silně negativní vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této kapacitní komunikace v kontextu celkového vývoje ZPF											

v lokalitě, výstavbě ostatních strategických staveb v daném prostoru a působení suburbanizace. Mírně negativní vliv na krajinu se synergickým působením se předpokládá z důvodu prostorového průmětu do krajiny v kontextu ostatních rozvojových záměrů jak dopravních, tak průmyslových i suburbanizačních a s ohledem na stávající charakter území.

Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Realizace Jihozápadní tangenty											
Popis strategické investice		Jedná se o pokračování čtyř-pruhové směrově rozdělené rychlostní komunikace funkční skupiny A jižním směrem na stávající R 52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty (předprojektová a územní příprava). Řešení komunikace se nedotýká katastru města Brna, mimo napojení na MÚK Troubsko resp. D1. Hlavním důvodem podpory této komunikace je odvedení tranzitní dopravy mimo vlastní D1, která vede na území města Brna. S daným problémem souvisí i nemožnost vedení komunikace R v dnešní stopě ul. Vídeňské – sil. I/52. Celé propojení JZT a JT je podmiňující pro další intenzivní rozvoj v území. Bez těchto komunikací není možno uvažovat o navrženém rozvoji, aniž by to mělo zcela negativní dopad na současnou, v daném území zcela nepřipravenou komunikační síť. V prostoru obce Želešice je naznačeno variantní řešení JZT. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z Posouzení vlivů variantního řešení Jihozápadní tangenty v rámci Územní studie území jihozápadně města Brna (AMEC, 2009), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury v jihozápadním sektoru města, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012).									
Oblast kumulací		Troubsko, Ostopovice, Bosonohy									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Zkapacitnění D1, VRT (tunelový úsek), R43, VMO, suburbanizace Troubsko, Ostopovice									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Realizace Jihozápadní tangenty	Var I	-1/+1 S	-1 S	-2 S	0	0	-1/+1 K	S	0	0	-2 S
	Var II	-1/+1 S	-1 S	-2 S	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-2 S
	Var III	-1/+1 S	-1 S	-2 S	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-2 S
Komentář: Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině, fauně a flóře a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Z hlediska kumulativních a synergických vlivů je variantní řešení JZT, ve smyslu uvažované modifikace a železické varianty, irelevantní vzhledem k tomu, že úsek komunikace spadající do území s působením kumulativních resp. synergických vlivů je řešen invariantně. Varianta nulová je hodnocena významným negativním vlivem vůči obyvatelstvu. Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na obyvatelstvo se předpokládá v oblasti MÚK Troubsko, kdy se očekává zvýšení imisní a hlukové zátěže vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí komunikace, především v úseku průchodu koridoru mezi Troubskem a Ostopovicemi a bezprostředním okolí MUK Troubsko. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo (v úseku MÚK Troubsko až po křížení se silnicí I/52 resp. Vídeňskou ulicí) se předpokládá vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z dálnice D1 a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na nové rozvojové lokality a související strategické stavby (zkapacitnění D1, R43, velký městský okruh). Vliv na ovzduší bude mírně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy s dopadem do bezprostředního okolí nové komunikace, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém jihozápadním sektoru města Brna. Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Silně negativní vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této kapacitní komunikace v kontextu celkového vývoje ZPF v lokalitě, výstavbě ostatních strategických staveb v daném prostoru a působení suburbanizace. Mírně negativní vliv na ÚSES, přírodu a krajinu se předpokládá z důvodu prostorového průmětu do krajiny. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).											

Zkapacitnění dálnice D1											
Popis strategické investice		Je navrženo zkapacitnění D1 ve stávající stopě včetně úpravy či přestavby dotčených MÚK. Zkapacitnění bude provedeno na 6-ti pruhové uspořádání v hlavním tahu, ve vlastních MÚK bude uspořádání na D1 4-pruhové s tím, že bude umožňovat v případě potřeby – havárie apod. možnost 4 pruhů na 1/2 dálnice nouzově převádět. Dle stavu ke dni zpracování konceptu ÚPMB byl stav úpravy dotčených MÚK následující. Přestavba MÚK Brno Centrum bude nadále jako dopravní napojení území. Vzhledem k charakteru průběhu sil. I/52 na území Modřic a Brna nelze uvažovat o komunikaci R a tedy o realizaci křižovatky jako „dopravního uzlu“. MÚK Brno- Jih je křižovatkou uvedených tranzitních koridorů a dálnic D1 a D2. Jedná se tedy o klasický dálniční dopravní uzel. Stavba se nachází již ve fázi konkrétní stavební přípravy, proběhlo posouzení vlivů na životní prostředí na úrovni EIA, zakončené Souhlasným stanoviskem Ministerstva životního prostředí. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z Posouzení vlivů zkapacitnění dálnice D1 v rámci procesu EIA, dále z Posouzení variantního řešení Jihozápadní tangenty v rámci Územní studie území jihozápadně města Brna (AMEC, 2009), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury v jihozápadním sektoru města, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012), Posouzení vlivů Územního plánu Šlapanice na udržitelný rozvoj území a Odborné zprávy ČHMÚ (Mgr. Skeřil, 2014) hodnocení imisní situace na stanici Brno – Tuřany. Dále bylo čerpáno z hlukové studie Rozšíření dálnice D1, stavba 01191 Starý Lískovec – Brno-Jih (AMEC, 2010) a měření hluku provedeného v souvislosti s touto hlukovou studií.									
Oblast kumulací		Troubsko, Ostopovice, Bosonohy, Starý Lískovec, Brno-Jih, Slatina, Tuřany, Černovice, Šlapanice,									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Jihozápadní a Jihovýchodní tangenta, VRT, R43, VMO, suburbanizace Troubsko, Ostopovice, Šlapanická terasa, Černovická terasa, rozvoj letiště Brno - Tuřany									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Zkapacitnění dálnice D1	Var I	-2/0 S	-1	-2 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1 S
	Var II	-2/0 S	-1	-2 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1 S
	Var III	-2/0 S	-1	-2 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1 S
Komentář: Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické (hluk v kontextu VRT) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině, fauně a flóře a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadu na půdu. Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na obyvatelstvo se předpokládá v oblasti MÚK Troubsko, kdy se očekává zvýšení imisní a hlukové zátěže vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí komunikace, především v úseku průchodu koridoru mezi Troubskem a Ostopovicemi a bezprostředním okolí MUK Troubsko. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo (v úseku MÚK Troubsko až po křižení se silnicí I/52 resp. Vídeňskou ulicí) se předpokládá vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z dálnice D1 a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na nové rozvojové lokality a související strategické stavby (Jihozápadní tangenta, R43, velký městský okruh). Neutrální vliv na obyvatelstvo úseku D1 procházející městem Brnem se předpokládá vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z dálnice D1 a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na celkové dopravní řešení města Brna (JZT, JT, JVT a VMO) a rozvojové lokality. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o určité zvýšení hlukové zátěže a imisní zátěže. Vliv na ovzduší bude mírně negativní v důsledku prostého zvýšení intenzit dopravy generovaného zlepšením dopravní situace, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší s kumulativním dopadem bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém jihozápadním sektoru města Brna v případě realizace dopravního systému jako celku. Vliv na ovzduší bude mírně negativní se synergickým působením v kontextu spolupůsobení okolních zdrojů (nesouhlasíme s hodnocením silně negativního vlivu ze studie DHV 2009) z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy, přechodně může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení dotčeného území během výstavby. V této souvislosti je třeba poznamenat, že ani zhodnocení dlouhodobého imisního působení různých zdrojů v bezprostřední blízkosti dálnice D1 neprokázalo kumulativní působení v souvislosti s výstavbou a v současnosti již dlouhodobým provozem zaplněné průmyslové zóny Černovická terasa (Skeřil, ČHMÚ, 2014). Zároveň lze očekávat jistou kompenzaci navýšení dopravních zátěží na komunikacích obecně spojenou s postupným obnovováním vozového parku a zlepšováním imisních vlastností vozidel. Z hlediska hlukové zátěže je samotné zkapacitnění dálnice D1 se svými důsledky v podobě navýšení intenzit dopravy sice zdrojem zvýšené hlukové zátěže, ovšem vzhledem k tomu, že při výstavbě dojde k realizaci protihlukových opatření vůči souvisejícím hlukově chráněným objektům, dojde vlastně ke snížení zatížení obyvatel ve srovnání se stávajícím stavem v území, přerozdělení dopravních zátěží v důsledku realizace ostatních dopravních staveb tuto skutečnost pravděpodobně ještě umocní. Dle provedeného modelování (AMEC, 2010) bylo prokázáno, že vlivem rozšíření dálnice D1 s navrhovanými protihlukovými opatřeními dojde ve všech výpočtových bodech k výraznému snížení ekvivalentní hladiny hluku u nejbližších hlukově chráněných objektů a prostor, a tím ke zlepšení stávajícího stavu a pohody bydlení v této lokalitě. Dále dojde ke zlepšení průjezdnosti v uvažované části dálnice D1, což v neposlední řadě přispěje k plynulému provozu na komunikacích. Z hlediska kumulativního resp. synergického působení realizace souvisejících staveb (VRT, tangenty, VMO, R43 atd.) dojde při realizaci celého navrženého systému nadřazené dopravní infrastruktury k přerozdělení dopravních zátěží v prostoru celé Brněnské aglomerace a v kontextu moderního technického řešení staveb, které musí vyhovět hygienickým limitům z hlediska hluku tak lze očekávat zachování resp.											

zlepšení situace u hlukově chráněných objektů oproti stávajícímu stavu.

Negativní vliv na půdu se synergickým působením bude způsoben zábořem ploch pro rozšíření D1 (částečně ZPF I. a II. a případně PUPFL převážně v k.ú. města Brna v bezprostřední blízkosti stávajících jízdnic pruhů) a v kontextu celkového rozvoje jižního sektoru města Brna, a to jak rozvoje dopravní infrastruktury tak významným plánovaným zábořem v důsledku ploch bydlení, průmyslu i komerce. S tím souvisí i vliv na ÚSES a krajinu, který je z hlediska kumulativních a synergických vlivů hodnocen mírně negativně, z důvodu prostorového průmětu záměru do krajiny, jedná se o doplnění již existujících zábořů v prostoru bezprostředního sousedství stávajících jízdnic pruhů tedy existující významné disturbance v území, z tohoto pohledu je tedy vliv na zemědělský půdní fond, ÚSES a krajinu relativně snížen oproti nové stavbě vkládané do území. Vliv na přírodu je z hlediska spolupůsobení vlivů vyhodnocen jako mírně negativní, v tomto případě nelze hovořit o kumulativním vlivu na konkrétní biotopy pouze o synergickém vlivu na vizuální charakteristiky krajiny, a to krajiny v současnosti významně poznamenané urbanizací.

Nutno uplatnit podmínky a doporučení ze Stanoviska EIA.

MÚK na D1 Průmyslová - Hanácká											
Popis strategické investice		Záměr, který se týká propojení ulic Průmyslová a Hanácká MÚK na D1, podmiňující rozvoj v jihozápadní části města Brna. Související zkapacitnění D1 ve stávající stopě včetně úpravy či přestavby dotčených MÚK. Zkapacitnění bude provedeno na 6-ti pruhové uspořádání v hlavním tahu, ve vlastních MÚK bude uspořádání na D1 4-pruhové s tím, že bude umožňovat v případě potřeby – havárie apod. možnost 4 pruhů na ½ dálnice nouzově převádět. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z Posouzení vlivů zkapacitnění dálnice D1 v rámci procesu EIA, Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012), Posouzení vlivů Územního plánu Šlapanice na udržitelný rozvoj území a Odborné zprávy ČHMÚ (Mgr. Skeřil, 2014) hodnocení imisní situace na stanici Brno – Tuřany. Dále bylo čerpáno z hlukové studie Rozšíření dálnice D1, stavba 01191 Starý Lískovec – Brno, jih (AMEC, 2010) a měření hluku provedeného v souvislosti s touto hlukovou studií. Využito bylo rovněž Posouzení vlivů Územního plánu Šlapanice na životní prostředí									
Oblast kumulací		Slatina, Tuřany, Černovice, Šlapanice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Rozvojové zóny Šlapanická terasa a Tuřanská terasa, Černovická terasa, rozvoj letiště Brno – Tuřany a související dopravní infrastruktura									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
MÚK na D1 Průmyslová - Hanácká	Var I	-2/0 S	-1	-1 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1/0 K
	Var II	-2/0 S	-1	-1 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1/0 K
	Var III	-2/0 S	-1	-1 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1/0 K
Komentář: Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické (hluk v kontextu rozvojových zón a letiště) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině, fauně a flóře a rovněž negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Pozitivní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě a souvisejícím širším územím na obyvatelstvo se předpokládá v oblasti ulice Průmyslová, Řípská s dosahem až do oblasti Šlapanic. V souvislosti s rozvojem dopravní infrastruktury na jejich k.ú. se předpokládá vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z dálnice D1 a obytných částí města Brna a dalších obcí zatížených tranzitní dopravou, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na nové rozvojové lokality a související strategické stavby (velký městský okruh). Vliv na ovzduší bude mírně negativní v důsledku prostého zvýšení intenzit dopravy generovaného zlepšením dopravní situace tento vliv bude pravděpodobně kompenzován postupným zlepšením imisních parametrů vozového parku, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší s kumulativním dopadem bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém jihovýchodním sektoru města Brna v případě realizace dopravního systému jako celku. Vliv na ovzduší bude mírně negativní se synergickým působením v kontextu spolupůsobení okolních zdrojů (nesouhlasíme s hodnocením silně negativního vlivu ze studie DHV 2009) z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované stavby, přechodně může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení dotčeného území během výstavby. V této souvislosti je třeba poznamenat, že ani zhodnocení dlouhodobého imisního působení různých zdrojů v bezprostřední blízkosti dálnice D1 neprokázalo kumulativní působení provozu po dálnici D1 v souvislosti s výstavbou a provozem průmyslové zóny Černovická terasa (Skeřil, ČHMÚ, 2014). Zároveň lze očekávat jistou kompenzaci navýšení dopravních zátěží na komunikacích obecně spojenou s postupným obnovováním vozového parku a zlepšováním imisních vlastností vozidel. Z hlediska hlukové zátěže je samotné zkapacitnění dálnice D1 včetně nového MUK napojujícího průmyslové plochy se svými důsledky v podobě navýšení intenzit dopravy sice zdrojem zvýšené hlukové zátěže, ovšem vzhledem k tomu, že při výstavbě dojde k realizaci protihlukových opatření vůči souvisejícím hlukově chráněným objektům, dojde vlastně ke snížení zatížení obyvatel ve srovnání se stávajícím stavem v území, přerozdělení dopravních zátěží v důsledku realizace ostatních dopravních staveb tuto skutečnost pravděpodobně ještě umocní. Dle provedeného modelování (AMEC, 2010) bylo prokázáno, že vlivem rozšíření dálnice D1 s navrženými protihlukovými opatřeními dojde ve všech výpočtových bodech k výraznému snížení											

ekvivalentní hladiny hluku u nejbližších hlukově chráněných objektů a prostor, a tím ke zlepšení stávajícího stavu a pohody bydlení v této lokalitě. Dále dojde ke zlepšení průjezdnosti v uvažované části dálnice D1, což v neposlední řadě přispěje k plynulému provozu na komunikacích. Z hlediska kumulativního resp. synergického působení souvisejících staveb (VRT, tangenty, VMO, R43 atd.) dojde při realizaci celého navrženého systému nadřazené dopravní infrastruktury k přerozdělení dopravních zátěží v prostoru celé brněnské aglomerace a v kontextu moderního technického řešení staveb, které musí vyhovět hygienickým limitům z hlediska hluku tak lze očekávat zachování resp. zlepšení situace u hlukově chráněných objektů oproti stávajícímu stavu. Realizace MÚK bude mít pozitivní vliv především z hlediska snížení intenzit dopravy na ulici Řípské a tím i v prostoru rozvojových ploch nové Slatiny.

Negativní vliv na půdu se synergickým působením bude způsoben zábořem ploch pro rozšíření D1 (částečně ZPF I. a II. a případně PUPFL převážně v k.ú. města Brna v bezprostřední blízkosti stávajících jízdních pruhů), vybudování nové MÚK a v kontextu celkového rozvoje jižního sektoru města Brna, a to jak rozvoje dopravní infrastruktury tak významným plánovaným záborům v důsledku ploch bydlení, průmyslu i komerce v širším okolí. Vliv na krajinu je z hlediska spolupůsobení vlivů vyhodnocen jako neutrální, v tomto případě nelze hovořit o kumulativním vlivu na konkrétní biotopy, pouze o synergickém vlivu na vizuální charakteristiky krajiny, a to krajiny v současnosti významně poznamenané urbanizací a vedením dopravních koridorů.

Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Obchvat Tuřan II/380											
Popis strategické investice		Dle konceptu ÚPMB je v projektové přípravě. Výhledově by měl být systém napojen novým mostem přes D1 až k MÚK Technická na sil. I/42 VMO. Řešení je podmínkou rozvoje tzv. Tuřanské zóny. Předpokládá se dvoupruhové uspořádání a zařazení komunikace do funkční skupiny B. Součástí je dořešení napojení na D1. Řešení je založeno na odklonění tranzitní dopravy z místní sítě a obytných částí Tuřan, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na celkové dopravní řešení města Brna (JVT a VMO) a rozvojové lokality v okolí Tuřan. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z vyhledávací studie Jihovýchodní tangenty města Brna, PK OSSENDORF s. r. o., 2001. Posouzení vlivů JV tangenty na životní prostředí dosud nebylo zpracováno. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012) a z Posouzení vlivů Územní studie silnice II/308 Sokolnice-Čejč (AMEC, 2012), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Dále bylo využito posouzení vlivů územního plánu Šlapanice na životní prostředí.									
Oblast kumulací		Tuřany, Brněnské Ivanovice, Černovice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Zkapacitnění D1, rozvoj letiště, Tuřanská rozvojová zóna, VMO									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina USES
Obchvat Tuřan II/380	Var I	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-1/0 S
	Var II	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-1/0 S
	Var III	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-1/0 S
Komentář: Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska znečištění ovzduší, hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo v kontextu rozvoje letiště, budování VMO a zkapacitnění dálnice D1 s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Realizace obchvatu Tuřan je v souvislosti s posouzením kumulativních a synergických vlivů v oblasti Brna poměrně specifická, její působení v jižním sektoru Brna je spíše samostatné, dojde ke kumulacím z hlediska rozvojových záměrů v oblasti Tuřanské terasy a rozvojové zóny letiště s dopadem především do ZPF a vizuálních charakteristik krajiny. Spolupůsobení dopravních staveb lze v otázce synergických vlivů vůči obyvatelstvu prostřednictvím hlukové a dopravní zátěže uvažovat zejména v souvislosti s napojením na VMO, křížením D1, které se však nachází mimo obydlené území a v souvislosti s rozvojem letiště v podobě zvýšení intenzity dopravy na letišti (rozvojové plochy letiště se nacházejí mimo řešené území) a dále v kontextu rozvojové zóny Tuřany, která bude generovat vyšší dopravní zátěže. Spolupůsobení s rozvojem letiště vůči obyvatelstvu je vzhledem k hlukovému pásmu letiště a souvisejícímu omezení urbanistického rozvoje okolních sídel v tomto prostoru vůči obyvatelům Tuřan a Brněnských Ivanovic z hlediska hluku irelevantní a z hlediska znečištění ovzduší v kontextu převažujícího směru větrů rovněž. V souvislosti s ostatními dopravními stavbami (VRT, zkapacitnění D1, VMO, MÚK Průmyslová - Hanácká) nedochází vůči posuzovaným skutečnostem k přímým kumulacím vlivů spíše k umocnění pozitivního vlivu z hlediska přerozdělení dopravních zátěží a zvýšení plynulosti dopravy v celém jižním sektoru zázemí brněnské aglomerace, a ve vztahu k dopravním vazbám S-J a V-Z a zvýšení bezpečnosti dopravy, zejména v kontextu vybudování MÚK Průmyslová – Hanácká na D1. Pozitivní vliv stavby lze očekávat s dopadem především na obyvatele průjezdných obcí v jižním a jihovýchodním sektoru města Brna. Vliv na ovzduší bude mírně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy s dopadem											

do bezprostředního okolí nové komunikace, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém jihovýchodním sektoru města Brna. Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na ovzduší a hlukovou situaci v území se předpokládá v oblasti křížení s dálnicí D1, kdy se očekávání zvýšení imisí hluku a znečištění ovzduší vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí komunikace bez dopadu na obyvatelstvo, které se v tomto prostoru nenachází.

Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

Silně negativní vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této komunikace v kontextu celkového vývoje ZPF v lokalitě, výstavbě ostatních strategických staveb v daném prostoru a působení suburbanizace. Mírně negativní vliv na krajinu se synergickým působením se předpokládá z důvodu prostorového průmětu do krajiny v kontextu ostatních rozvojových záměrů jak dopravních, tak průmyslových i suburbanizačních a s ohledem na stávající charakter území.

Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Nová městská třída											
Popis strategické investice		Ve variantě I konceptu ÚPMB je Nová městská třída navržena jako dvoupruhová komunikace funkční skupiny C čistě místního obslužného charakteru. Ve variantě II a III konceptu ÚPMB je navržena jako čtyřpruhová komunikace funkční skupiny B nadmístního charakteru. Počátek trasy je na ulici Milady Horákové - Traubova. Prochází zástavbou směrem na jih s křížením ulice Francouzská, Cejl, Mlýnská a napojuje se do ulice Zvonařka. Délka trasy je cca 1 800 m. Komunikaci lze realizovat pouze v závislosti s přestavbou celého dotčeného území. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů vycházelo zejména z Posouzení vlivů na životní prostředí záměru realizace stavby „Přestavba železničního uzlu Brno – studie souboru staveb“.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Nová městská třída	Var I	-1/+1	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
	Var II	-1/+1	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
	Var III	-1/+1	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Bratislavská radiála v úseku Černovická – D2											
Popis strategické investice		Velký městský okruh má být budován jako ochrana před cílovou a mezioblastní dopravou – Bratislavská radiála zajistí jeho přímé napojení na dálnici D2. Jedná se o propojení mezi ul. Černovická a MÚK Brno-Jih na D1, které dále pokračuje D2. Neutěšený stav dopravy na jihu města, především pak na ulici Hněvkovského, by měl být hlavním argumentem k urychlené přípravě a realizaci této stavby, pro kterou je zpracovávána Technická studie a vizualizace - viz koncept ÚPMB. Hodnocení kumulativních vlivů vychází z technických studií, vizualizací a z Posouzení vlivů variantního řešení Jihozápadní tangenty v rámci Územní studie území jihozápadně města Brna (AMEC, 2009), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury v jihozápadním sektoru města, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012).									
Oblast kumulací		Komárov, Černovice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		VMO v úseku Heršpická – Bratislavská radiála, VMO v úseku Černovická – Novolíšeňská, protipovodňová opatření									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Bratislavská radiála	Var I	-1/+1 K	-1	-1 K	0	0 K	-1 K	K	0	0	-1 K
	Var II	-1/+1 K	-1	-1 K	0	0 K	-1 K	K	0	0	-1 K
	Var III	-1/+1 K	-1	-1 K	0	0 K	-1 K	K	0	0	-1 K
Komentář: Byly identifikovány kumulativní vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním											

až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů v prostoru napojení VMO a Bratislavské radiály – tj. v prostoru MUK Bratislavská radiála. Dále byly identifikovány mírně negativní vlivy s kumulativním spolupůsobením ostatních záměrů v území důsledku vložení nové komunikace do území v prostoru nivy řeky Svatky.

Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo spolupůsobení jednotlivých připravovaných i existujících úseků VMO a jejich propojení směrem k D1, R52 a D2 se předpokládá v důsledku svedení dopravy z obytných částí města především v Komárově, Brně-Jih a Černovicích a tranzitu centrem, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě. Slabě negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové a imisní zátěže. V bezprostředním okolí MUK se obytná zástavba nenachází.

Vliv na ovzduší bude mírně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy s dopadem do bezprostředního okolí nové komunikace, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém jihovýchodním sektoru města Brna. Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na ovzduší a hlukovou situaci v území se předpokládá v oblasti křížení s VMO, kdy se očekává zvýšení imisí hluku a znečištění ovzduší vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí komunikace bez dopadu na obyvatelstvo, které se v tomto prostoru nenachází.

Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

Ostatní potenciální kumulace promítající se především do ovlivnění nivy Svatky, ÚSES podél vodního toku a záplavového území jsou technicky řešitelné, takže byly vyhodnoceny jako bez vlivu. Vliv na krajinu je z hlediska spolupůsobení vlivů vyhodnocen jako neutrální, v tomto případě nelze hovořit o kumulativním vlivu na konkrétní biotopy pouze o synergickém vlivu na vizuální charakteristiky krajiny, a to krajiny v současnosti významně poznamenané urbanizací a vedením dopravních koridorů.

Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

MÚK Moravanské Lány											
Popis strategické investice		Jedná se o jednu z nejvýznamnějších křižovatek na území města Brna, napojující rozvojové plochy Horních Heršpic a Přízřenice na vyšší komunikační systém. Křižovatka je podmiňující pro intenzivní rozvoj v území. Jedná se o mimoúrovňové křížení sil. III/15276 se sil. I/52 a tratí ČD č. 250 Kúty ŽSR - (Břeclav) - Brno hlavní nádraží. Křižovatka navazuje na možný jižní obchvat Moravan (včetně napojení rozvojových ploch) a nový severojižní systém v Přízřenicích. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z Posouzení vlivů variantního řešení Jihozápadní tangenty v rámci Územní studie území jihozápadně města Brna (AMEC, 2009), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury v jihozápadním sektoru města, a postihující tedy i kumulativní vlivy. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012).									
Oblast kumulací		Moravany, Horní Heršpice, Přízřenice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Zkapacitnění D1, VRT, Rozvojové území Brno-jih									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
MÚK Moravanské Lány	Var I	-1/+1 K	0	-1 K	0	0	-1 K	S	0	0	0 K
	Var II	-1/+1 K	0	-1 K	0	0	-1 K	S	0	0	0 K
	Var III	-1/+1 K	0	-1 K	0	0	-1 K	S	0	0	0 K

Komentář:

Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické (hluk v kontextu VRT) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině, fauně a flóře a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu.

Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na obyvatelstvo se předpokládá v oblasti MÚK Moravanské lány, kdy se očekává zvýšení imisní a hlukové zátěže vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí dopravního uzlu. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo (podél celé D1 jižně od Brna) se předpokládá vzhledem ke zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na nové rozvojové lokality a související strategické stavby (zkapacitnění D1, R43, velký městský okruh, tangenty).

Pozitivní vliv z hlediska ovzduší i hlukové zátěže bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém území brněnské aglomerace. Slabě negativní dopady na pohodu obyvatel prostřednictvím hlukové zátěže a znečištění ovzduší se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové a imisní zátěže. Vliv na ovzduší bude mírně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované stavby s dopadem do bezprostředního okolí nové křižovatky. V bezprostředním okolí MUK se obytná zástavba nenachází.

Z hlediska hlukové zátěže je podle platné legislativy nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění hlukových limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako

nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

Mírně negativní synergický vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této křižovatky v kontextu celkového vývoje ZPF v lokalitě, výstavbě ostatních strategických staveb v daném prostoru a působení suburbanizace.

Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Severní obchvat Modřic											
Popis strategické investice		Záměr je součástí doplnění VMO města Brna v trase: severojižní osa Vodařská – Nová Havránkova – severní obchvat Modřic – JT. Hodnocení kumulativních vlivů vychází především z vyhledávací studie Jihovýchodní tangenty města Brna, PK OSSENDORF s. r. o., 2001. Posouzení vlivů JV tangenty na životní prostředí dosud nebylo zpracováno. Využita byla rovněž HIA zpracovaná jako podklad pro zrušené ZÚR JMK (ATEM 2012). Dále bylo využito Posouzení vlivů variantního řešení Jihozápadní tangenty v rámci Územní studie území jihozápadně města Brna (AMEC, 2009), která pracovala rovněž se zahrnutím intenzit dopravy související nadřazené dopravní infrastruktury v jihozápadním sektoru města, a postihující tedy i kumulativní vlivy.									
Oblast kumulací		Moravany									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Jižní tangenta									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Severní obchvat Modřic	Var I	-1/+1 K	-1/0	-2 K	0	0 K	-1/+1 K	S	0	0	-1/0 K
	Var II	-1/+1 K	-1/0	-2 K	0	0 K	-1/+1 K	S	0	0	-1/0 K
	Var III	-1/+1 K	-1/0	-2 K	0	0 K	-1/+1 K	S	0	0	-1/0 K
Komentář: Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické (hluk v kontextu VRT) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů, převažuje vliv pozitivní v důsledku odvedení dopravy z centra Modřic. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Dojde ke kumulacím z hlediska prostupnosti krajiny v kontextu působení jižní resp. Jihovýchodní tangenty. Pozitivní vliv na obyvatelstvo, prostřednictvím snížení znečištění ovzduší i hlukové zátěže bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém území brněnské aglomerace s bezprostředním dopadem do intravilánu Modřic a jejich zklidnění. Slabě negativní dopady na pohodu obyvatel prostřednictvím hlukové zátěže a znečištění ovzduší se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové a imisní zátěže. Z hlediska hlukové zátěže je podle platné legislativy nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění hlukových limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Silně negativní vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této komunikace v kontextu celkového vývoje ZPF v lokalitě, výstavbě ostatních strategických staveb v daném prostoru a působení suburbanizace. Mírně negativní vliv na krajinu se synergickým působením se předpokládá z důvodu prostorového průmětu do krajiny v kontextu ostatních rozvojových záměrů jak dopravních, tak průmyslových i suburbanizačních a s ohledem na stávající charakter území. Ostatní potenciální kumulace promítající se především do ovlivnění nivy Svratky, ÚSES podél vodního toku a záplavového území jsou technicky řešitelné v další fázi projektové přípravy stavby, takže byly vyhodnoceny jako bez vlivu. Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.											

Tab. 1 Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů strategických investic (doprava) na životní prostředí a veřejné zdraví

Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů strategických investic (doprava) na životní prostředí a veřejné zdraví											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
Přestavba železničního uzlu Brno	Var I	-1/+2	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
	Var II	-1/+2	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
	Var III	-1/+2	+1	0	+1	0	0/+1		+2	0	+1
Rychlostní komunikace R43 – úsek Brno-Kuřim	Var I	-1/+1 S	-1 S	-1 S	-1	0	-1/0 K	S	0	0	-1 S
	Var II	-1/+1 S	-1 S	-1 S	-1	0	-1/0 K	K	0	0	-1 S
	Var III	-2/0	-1	-1	-1	0	-2/0		0	0	-1
Velký městský okruh v úseku Heršpická - Bratislavská radiála	Var I	-1/+1 K	-1/0	0/+1	+1	0 S	-1/+1 K	K	0	0	-1/0 K
	Var II	-1/+1 K	-1/0	0/+1	+1	0 S	-1/+1 K	K	0	0	-1/0 K
	Var III	-2/-1 K	-1/0	-1/0	-1	0 S	-2/-1 K	K	0	0	-1/0 K
Velký městský okruh v úseku Černovická – Novolíšeň.	Var I	-1/+1 K	-1	-1	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-1 K
	Var II	-1/+1 K	-1	-1	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-1 K
	Var III	-1/+1 K	-1	-1	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-1 K
Realizace Jihovýchodní tangenty v úseku D2-II/380	Var I	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-2 S
	Var II	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-2 S
	Var III	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-2 S
Realizace Jihozápadní tangenty	Var I	-1/+1 S	-1 S	-2 S	0	0	-1/+1 K	S	0	0	-2 S
	Var II	-1/+1 S	-1 S	-2 S	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-2 S
	Var III	-1/+1 S	-1 S	-2 S	0	0	-1/+1 K	K	0	0	-2 S
Zkapacitnění D1	Var I	-2/0 S	-1	-2 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1 S
	Var II	-2/0 S	-1	-2 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1 S
	Var III	-2/0 S	-1	-2 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1 S
MUK na D1 Průmyslová - Hanácká	Var I	-2/0 S	-1	-1 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1/0 K
	Var II	-2/0 S	-1	-1 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1/0 K
	Var III	-2/0 S	-1	-1 K	0	0	-2 K	S	0	0	-1/0 K
Obchvat Tuřan II/380	Var I	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-1/0 S
	Var II	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-1/0 S
	Var III	-1/+1 S	-1	-2 S	0	0	-1/+1 S	S	0	0	-1/0 S
Nová městská třída	Var I	-1/+1	0	0	0	0	-1/+1		0	0	0
	Var II	-1/+1	0	0	0	0	-1/+1		-1/+1	0	0
	Var III	-1/+1	0	0	0	0	-1/+1		-1/+1	0	0

Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů strategických investic (doprava) na životní prostředí a veřejné zdraví											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
Bratislavská radiála v úseku Černovická-D2	Var I	-1/+1 K	-1	-1 K	0	0 K	-1 K	K	0	0	-1 K
	Var II	-1/+1 K	-1	-1 K	0	0 K	-1 K	K	0	0	-1 K
	Var III	-1/+1 K	-1	-1 K	0	0 K	-1 K	K	0	0	-1 K
MUK Moravanské lány	Var I	-1/+1 K	0	-1 K	0	0	-1 K	S	0	0	0 K
	Var II	-1/+1 K	0	-1 K	0	0	-1 K	S	0	0	0 K
	Var III	-1/+1 K	0	-1 K	0	0	-1 K	S	0	0	0 K
Severní obchvat Modřic	Var I	-1/+1 K	-1/0	-2 K	0	0 K	-1/+1 K	S	0	0	-1/0 K
	Var II	-1/+1 K	-1/0	-2 K	0	0 K	-1/+1 K	S	0	0	-1/0 K
	Var III	-1/+1 K	-1/0	-2 K	0	0 K	-1/+1 K	S	0	0	-1/0 K

4.1.1.2 Stavby technické infrastruktury

Tab. 2 Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů strategických investic (technická infrastruktura) na životní prostředí a veřejné zdraví

Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Rekonstrukce kmenové stoky A - vybudování OK01A a RN1	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var III	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
Rekonstrukce kmenové stoky A - vybudování OK02A a RN3	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var III	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
Rekonstrukce kmenové stoky A - Sokolova-Táborského nábřeží	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var III	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
Dobudování kmenové stoky B – OK Jeneweinova	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var III	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
Dobudování kmenové stoky B – RN Jeneweinova	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var III	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
Dobudování kmenové stoky B1	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var III	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1

Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
Rekonstrukce kmenové stoky C	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var III	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
Dobudování kmenové stoky C1	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var III	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
Rekonstrukce kmenové stoky D – RN Královky	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var III	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
Dobudování kmenové stoky E1	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var III	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
Retenční nádrž na kmenové stoce E1 - Hamry	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var III	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
Protipovodňová ochrana	Var I	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Var II	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Var III	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Stavby technické infrastruktury v podobě budování kanalizačního systému města Brna, resp. protipovodňové ochrany a rovněž přivaděče a horkovodu z elektrárny Dukovany negenerují potenciál vzniku kumulativních resp. synergických vlivů v kontextu ostatních existujících, resp. navrhovaných ploch či záměrů v území. Nebyly identifikovány žádné kumulativní resp. synergické vlivy.

4.1.2 Rozvojové lokality

4.1.2.1 Varianta I

Lokalita B-01-I.: Medláňky – Řečkovice – Ivanovice, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Hodnocené území zahrnuje rozvojové lokality I-1, R-3, Me-8, Me-6 a Me-7 (celé nebo jejich části). V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3,35 km), tramvajová trať se smyčkou a nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – kmenové stoky C a dobudování kanalizačního systému kmenových stok C1 a E1, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Lokalita má ve variantě I výměru cca 51 ha, ve variantě II cca 33 ha a ve variantě III cca 17 ha.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hlu k	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-01-I.	Var I	+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0		+1	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-02-I.: Obřany, Lesná, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Hodnocené území zahrnuje rozvojové lokality Ob-1, Ob – 4 a Ob – 6. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (1,6 km), rekonstrukce kanalizace a nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – dobudování kanalizačního systému kmenové stoky E1 a retenční nádrže Hamry, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Lokalita má ve variantě I výměru cca 23 ha. Ostatní varianty tuto rozvojovou zónu neobsahují.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-02-I.	Var I	+2	0	-2/-1	0	0	-1		0	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-03-I: Maloměřice, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Hodnocené území zahrnuje rozvojové lokality Ma – 13 a Ma – 14. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní páteřní systém (0,9 km) a jeho rekonstrukce (1 km) stávajících ulic. Podmiňující investicí je realizace kmenové stoky E1 a realizace úseku VMO Černovická – Novolišeňská, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Lokalita má ve variantě I rozlohu cca 52 ha, ve variantě II cca 50 ha. Ve variantě III tato lokalita není obsažena.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-03-I.	Var I	+2	0	-1	+1	0	-1		0		0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-04-I.: Juranka – Jundrov, Pisárky, varianta I											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic: místního dopravního systému – páteřní komunikace (3,3 km), základní školy a nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – výstavby kmenové stoky B1, B a rekonstrukce kmenové stoky D, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Lokalita má rozlohu cca 49 ha ve variantě I, ostatní varianty územního plánu tuto lokalitu neobsahují.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-04-I.	Var I	+2	-1/0	-1	-1	0	-1		0	0	-1/0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-05-I.: Bosonohy, Nový Lískovec, varianta I											
Popis rozvojové lokality	V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém Nový Lískovec a Bosonohy a místní komunikační systém (2,35 km), prodloužení tramvajové trati z Bohunic (1,9 km), rekonstrukce kanalizace a výstavba nové základní školy. Lokalita není závislá na žádné strategické investici. Lokalita má výměru cca 61 ha ve variantě I, cca 68 ha ve variantě II a cca 31 ha ve variantě III										
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta	obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES	
B-05-I. Var I	-1/0	0	-1	-1/0	0	-1		0	0	0	
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-06-I.: Červený kopec - Bohunice, Štýřice, Pisárky, varianta I											
Popis rozvojové lokality	V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní propojení včetně trolejbusové trati, koridor tunelového řešení sil. I/42 VMO (nová komunikace 0,9 km a rekonstrukce 1 km), rekonstrukce kanalizace a napojení na CZT. V hodnocení vlivů nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – rekonstrukce kmenové stoky A, která je vyznačena mimo hodnocené území. Lokalita má výměru cca 23 ha ve variantě I, cca 22 ha ve variantě II a cca 24 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.										
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti	VMO v úseku Bratislavská radiála - Heršpická										
Strategické investice (označení) /varianta	obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES	
B-06-I. Var I	+1/0	0	-2/-1	+1/0	0	-1		0	0	-2/-1	
Vzhledem k tomu, že VMO bude v tomto prostoru veden v tunelovém úseku není uvažováno s kumulativními vlivy vůči plochám bydlení. Variantní řešení je srovnatelné.											

Lokalita: B-07-I.: Líšeň, varianta I											
Popis rozvojové lokality	V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém včetně úpravy ulice Holzova a výstavba VMO z důvodu přetížení místní sítě, prodloužení tramvajové trati ze Stránské skály do této rozvojové lokality vč. nové vozovny. Rozvojová lokalita není závislá na žádné strategické investici. Lokalita je vymezena pouze ve variantě I										
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta	obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES	
B-07-I. Var I	+2	0	-2	+1	0	-1/0		0	0	0	
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-08-I.: Horní Heršpice, varianta I											
Popis rozvojové lokality	V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – páteřní komunikace Vodařská (1,8 km) obsahující tramvajovou trať, napojení na CZT, náročnější odkanalizování území a protipovodňová opatření. Podmiňujícími investicemi jsou rovněž – VMO Heršpická – Bratislavská radiála, rekonstrukce kmenové stoky A. Lokalita má výměru cca 20 ha ve variantě I, cca 8 ha ve variantě II a cca 10 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.										

Oblast kumulací		Horní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		VMO v úseku Bratislavská radiála – Heršpická, železniční trať, Bratislavská radiála, Vodařská									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-08-I.	Var I	-1/+1 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0
Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní a technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Varianta I je výrazně horší z hlediska vlivu na půdu nežli varianty II a III, které jsou vzájemně srovnatelné. U všech variant byl identifikován významný negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem. Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.											

Lokalita: B-09-I: Přízřenice - Dolní Heršpice, varianta I											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení obsahující pozemní komunikaci (2,7 km) a tramvajovou trať Komárov-Modřice (4,95 km). Lokalita má výměru cca 78 ha ve variantě I, cca 60 ha ve variantě II a cca 58 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.									
Oblast kumulací		Přízřenice, Dolní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Dopravní infrastruktura, Rozvojové území Brno-jih									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-09-I.	Var I	-1/0 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0
Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní a technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Varianta I je horší z hlediska vlivu na půdu nežli varianty II a III., které jsou vzájemně srovnatelné. Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.											

Lokalita: B-10-I: Chrlice – Holásky - Tuřany, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Tu-4, Ch-6. Plochy bydlení na východním okraji současného zastavěného území. Lokalita má výměru cca 51 ha ve variantě I, cca 33 ha ve variantě II a cca 35 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.									
Oblast kumulací		Tuřany									

Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Rozvoj letiště, obchvat Tuřan silnice II/380									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-010-I.	Var I	-1/0 S	0	-1/0	+1/0	0	-1/0	S	0	0	0

Synergický vliv z hlediska spolupůsobení rozvoje letiště vůči stávající hlukové zátěži v území. Varianty jsou vzájemně srovnatelné.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem částečnému zasažení hlukem z tuřanského letiště a provozu navazujících služeb. Z jihovýchodní strany je lokalita odcloněna lesem od rozsáhlých ploch výroby a skladování. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace.

Urbanizaci prostoru je třeba přizpůsobit očekávanému rozvoji letiště Brno – Tuřany a zvýšení hlukového zatížení území – tj. nevymezovat v rámci rozšířeného hlukového pásma letiště žádné plochy s možností umístění hlukově chráněných prostor. Varianta I je výrazně horší z hlediska vlivu na půdu nežli varianty II a III, které jsou vzájemně srovnatelné.

Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Lokalita: V-01-I.: Přízřenice - Dolní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice, Horní Heršpice, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Podmiňující investicí je komunikační propojení místní i celoměstské, MÚK Moravanské lány, severní obchvat Modřic, rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová ochrana. Lokalita má výměru cca 76 ha ve variantě I, cca 84 ha ve variantě II a cca 84 ha ve variantě III konceptu ÚPMB. Předpokladem je obsluha dvěma páteřními radiálami VHD a terminál IDS Modřice.									
Oblast kumulací		Přízřenice, Dolní Heršpice, Horní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		MÚK Moravanské lány, severní obchvat Modřic, VRT									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
V-01-I.	Var I	-2/-1 S	0	-2 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-1/0

Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významné negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadu na půdu.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Varianty jsou vzájemně srovnatelné.

Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních.

Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umístovaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.

Lokalita: V-02-I.: Tuřany – D1, Brněnské Ivanovice, Tuřany, Slatina, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Podmiňující investicí je místní komunikační propojení, zkapacitnění D1, MÚK na D1, severní obchvat Brněnských Ivanovic (4 km) a obchvat Tuřan sil. II/380. Součástí je realizace obchvatů včetně dvou páteřních radiál VHD (trolejbusová, autobusová) a blízkosti terminálu IDS Letiště. Lokalita má výměru cca 169,5 ha ve variantě I, cca 181 ha ve variantě II a cca 167 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.									
Oblast kumulací		Brněnské Ivanovice, Tuřany, Slatina									

Hlavní spolupůsobící skutečnosti		MÚK Průmyslová, obchvat Tuřan sil. II/380, rozvoj letiště, zkapacitnění dálnice D1, místní dopravní systém									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
V-02-I.	Var I	-2/-1 S	0	-2 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-0

Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury v již dopravně zatíženém území. Zároveň dojde ke kumulativnímu vlivu ZPF a hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianty jsou vzájemně srovnatelné.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá zábohem ZPF plochami výroby a technické infrastruktury.

Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních.

Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umístěných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.

Lokalita: V-03-I.: Průmyslová zóna Tuřany, Chrlice, Tuřany, Dvorská, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Ch-1, Tu-2 a Tu-1. Podmiňující investicí je realizace místní komunikační sítě, alespoň 1/2 profilu JVT od D2 po II/380 včetně části obou MÚK, úprava stávající sil. II/152, zkapacitnění D1 a MÚK na D1. Součástí je doplnění obchvatů včetně páteřní radiály VHD – severojižní kolejový průměr a existence terminálu IDS Chrlice. Silně až slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad použití zemního plynu). Lokalita má výměru cca 399,4 ha ve variantě I, cca 175 ha ve variantě II a cca 118 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.									
Oblast kumulací		Tuřany, Chrlice, Dvorská									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		MÚK Průmyslová, obchvat Tuřan sil. II/380, rozvoj letiště, zkapacitnění D1									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
V-03-I.	Var I	-2/0 S	-1/0	-1 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-2/0

Identifikovány synergické vlivy v kontextu související dopravní infrastruktury a ostatních staveb v území extrémně exponovaném dopravním koridorem a záměrů nadmístního významu. Dojde k dalšímu rozvoji zdrojové i cílové dopravy v již dopravně zatíženém území. Zároveň dojde ke kumulativnímu vlivu na ZPF a hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianta I je v tomto případě hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu vlivu na půdu a hydrologické poměry území s kumulativním dopadem. Varianty II a III. jsou vzájemně srovnatelné.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá zábohem ZPF plochami výroby a technické infrastruktury.

Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních obcí.

Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umísťovaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.

Lokalita: S-01-I.: Bosonohy - Pražská, Bosonohy, Starý Lískovec, varianta I											
Popis rozvojové lokality		Rozsáhlá smíšená zóna na dosud volných plochách v Bosonohách a Starém Lískovci při dálnici D1. Podmiňující investicí je – obchvat Bosonoh silnice II/602. Lokalita má výměru cca 32 ha ve variantě I, cca 34 ha ve variantě II a cca 34 ha ve variantě III konceptu ÚPmB.									
Oblast kumulací		Bosonohy, Starý Lískovec, Nový Lískovec									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		zkapacitnění D1, obchvat Bosonoh									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
S-01-I.	Var I	-1/0 S	0	-1 K	0	0 K	-1/0 S	S	0	0	0
Identifikovány synergické vlivy v kontextu související dopravní infrastruktury a ostatních staveb v území extrémně exponovaném dopravním koridorem a záměrům nadmístního významu. Z tohoto hlediska se nejvíce lokalizace obytné zástavby v tomto prostoru jako vhodná. Navíc dojde k dalšímu rozvoji zdrojové i cílové dopravy v již extrémně dopravně zatíženém území. Zároveň dojde k významnému kumulativnímu vlivu na hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianty jsou vzájemně srovnatelné. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá záborem ZPF plochami smíšených funkcí. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních obcí.											

Lokalita: S-02-I.: Líšeň – Zetor, Líšeň, Slatina, varianta I											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3 km). Lokalita není závislá na žádné strategické investici.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
S-03-I.	Var I	-1/0	0	-1	+1	0	-1/0		0	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Tab. 3 Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta I

Lokalita	obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	hluk	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
B-01-I.	+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0	+1		0	0
B-02-I.	+2	0	-2/-1	0	0	-1	0		0	0

Lokalita	obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	hluk	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
B-03-I.	+2	0	-1	+1	0	-1	0		0	0
B-04-I.	+2	-1/0	-1	-1	0	-1	0		0	-1/0
B-05-I.	-1/0	0	-1	-1/0	0	-1	0		0	0
B-06-I.	+1/0	0	-2/-1	+1/0	0	-1	0		0	-2/-1
B-07-I.	+2	0	-2	+1	0	-1/0	0		0	0
B-08-I.	-1/+1 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0 S	0	S	0	0
B-09-I.	-1/0 S	0	-2 K	0	-1K	-1/0 S	0	S	0	0
B-10-I.	-1/0 S	0	-1/0	+1/0	0	-1/0	0	S	0	0
V-01-I.	-2/-1 S	0	-2 K	0	0 K	-2/-1 S	0	S	0	-1/0
V-02-I.	-2/-1 S	0	-2 K	+1	0 K	-2/-1 S	0	S	0	0
V-03-I.	-2/0 S	-1/0	-1 K	+1	0 K	-2/-1 S	0	S	0	-2/0
S-01-I.	-1/0 S	0	-1 K	0	0 K	-1/0 S	0	S	0	0
S-02-I.	-1/0	0	-1	+1	0	-1/0	0		0	0

4.1.2.2 Varianta II

Lokalita B-01-II.: Medláňky – Řečkovice – Ivanovice, varianta II											
Popis rozvojové lokality		Hodnocené území zahrnuje rozvojové lokality I-1, R-3, Me-8, Me-6 a Me-7 (celé nebo jejich části). V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3,35 km), tramvajová trať se smyčkou a nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – kmenové stoky C a dobudování kanalizačního systému kmenových stok C1 a E1, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Lokalita má ve variantě I výměru cca 51 ha, ve variantě II cca 33 ha a ve variantě III cca 17 ha.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-01-II.	Var II	+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0		+1	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-02-II: Maloměřice, varianta II											
Popis rozvojové lokality		Hodnocené území zahrnuje rozvojové lokality Ma – 13 a Ma – 14. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní páteřní systém (0,9 km) a jeho rekonstrukce (1 km) stávajících ulic. Podmiňující investicí je realizace kmenové stoky E1 a realizace úseku VMO Černovická – Novolíšeňská, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Lokalita má ve variantě I rozlohu cca 52 ha, ve variantě II cca 50 ha. Ve variantě III tato lokalita není obsažena.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											

Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-02-II.	Var II	+2	0	-1	+1	0	-1		0		0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-03-II.: Bosonohy, Nový Lískovec, varianta II											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém Nový Lískovec a Bosonohy a místní komunikační systém (2,35 km), prodloužení tramvajové trati z Bohunic (1,9 km), rekonstrukce kanalizace a výstavba nové základní školy. Lokalita není závislá na žádné strategické investici. Lokalita má výměru cca 61 ha ve variantě I, cca 68 ha ve variantě II a cca 31 ha ve variantě III									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-03-II.	Var II	-1/0	0	-1	-1/0	0	-1		0	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-04-II.: Červený kopec - Bohunice, Štýřice, Pisárky, varianta II											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní propojení včetně trolejbusové trati, koridor tunelového řešení sil. I/42 VMO (nová komunikace 0,9 km a rekonstrukce 1 km), rekonstrukce kanalizace a napojení na CZT. Podmiňující investicí je rekonstrukce kmenové stoky A, která je vyznačena mimo hodnocené území realizace retenčních nádrží. Lokalita má výměru cca 23 ha ve variantě I, cca 22 ha ve variantě II a cca 24 ha ve variantě III konceptu ÚPmB.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		VMO v úseku Bratislavská radiála - Heršpická									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-04-II.	Var II	+1/0	0	-2/-1	+1/0	0	-1		0	0	-2/-1
Vzhledem k tomu, že VMO bude v tomto prostoru veden v tunelovém úseku není uvažováno s kumulativními vlivy vůči sledovaným jevům.											

Lokalita: B-05-II.: Horní Heršpice, varianta II											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – páteční komunikace Vodařská (1,8 km) obsahující tramvajovou trať, napojení na CZT, náročnější odkanalizování území a protipovodňová opatření. Podmiňujícími investicemi jsou rovněž – VMO Heršpická – Bratislavská radiála, rekonstrukce kmenové stoky A. Lokalita má výměru cca 20 ha ve variantě I, cca 8 ha ve variantě II a cca 10 ha ve variantě III konceptu ÚPmB.									
Oblast kumulací		Horní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		VMO v úseku Bratislavská radiála – Heršpická, železniční trať, Bratislavská radiála, Vodařská									

Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-05-II.	Var II	-1/+1 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0

Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní a technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků.

Varianta I je výrazně horší z hlediska vlivu na půdu nežli varianty II a III, které jsou vzájemně srovnatelné. U všech variant byl identifikován významný negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem.

Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Lokalita: B-06-II: Přížrenice - Dolní Heršpice, varianta II											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení obsahující pozemní komunikaci (2,7 km) a tramvajovou trať Komárov-Modřice (4,95 km). Tato lokalita je vymezena na cca 78 ha ve variantě I, cca 60 ha ve variantě II a na cca 58 ha ve variantě III územního plánu.									
Oblast kumulací		Přížrenice, Dolní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Dopravní infrastruktura, VRT, Rozvojové území Brno-jih									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-06-II.	Var II	-1/0 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0	S	0	0	0

Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní a technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků.

Varianta I je výrazně horší z hlediska vlivu na půdu nežli varianty II a III, které jsou vzájemně srovnatelné. U všech variant byl identifikován významný negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem.

Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Lokalita: B-07-II: Chrlice – Holásky - Tuřany, varianta II											
Popis rozvojové lokality		Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Tu-4, Ch-6. Plochy bydlení na východním okraji současného zastavěného území. Lokalita má výměru cca 51 ha ve variantě I, cca 33 ha ve variantě II a cca 35 ha ve variantě III konceptu ÚPmB.									
Oblast kumulací		Tuřany									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Rozvoj letiště, obchvat Tuřan silnice II/380									

Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-07-II.	Var II	-1/0 S	0	-1/0	+1/0	0	-1/0	S	0	0	0

Synergický vliv z hlediska spolupůsobení rozvoje letiště vůči stávající hlukové zátěži v území. Varianty jsou z hlediska kumulativních resp. synergických vlivů vzájemně srovnatelné.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem částečnému zasažení hlukem a emisemi z tuřanského letiště a provozu navazujících služeb. Z jihovýchodní strany je lokalita odcloněna lesem od rozsáhlých ploch výroby a skladování. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace.

Urbanizaci prostoru je třeba přizpůsobit očekávanému rozvoji letiště Brno – Tuřany a zvýšení hlukového zatížení území. Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Lokalita: V-01-II.: Přížrenice - Dolní Heršpice, Dolní Heršpice, Přížrenice, Horní Heršpice, varianta II											
Popis rozvojové lokality		Podmiňující investicí je komunikační propojení místní i celoměstské, MÚK Moravské lány, severní obchvat Modřic, rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová ochrana. Lokalita má výměru cca 76 ha ve variantě I, cca 84 ha ve variantě II a cca 84 ha ve variantě III konceptu ÚPmB. Předpokladem je obsluha dvěma páteřními radiálami VHD a terminál IDS Modřice.									
Oblast kumulací		Přížrenice, Dolní Heršpice, Horní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		MÚK Moravské lány, severní obchvat Modřic, VRT									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
V-01-II.	Var I	-2/-1 S	0	-2 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-1/0
Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významné negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Varianty jsou vzájemně srovnatelné. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních. Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umísťovaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.											

Lokalita: V-02-II.: Tuřany – D1, Brněnské Ivanovice, Tuřany, Slatina, varianta II											
Popis rozvojové lokality	Podmiňující investicí je místní komunikační propojení, zkapacitnění D1, MÚK na D1, severní obchvat Brněnských Ivanovic (4 km) a obchvat Tuřan sil. II/380. Součástí je realizace obchvatů včetně dvou páteřních radiál VHD (trolejbusová, autobusová) a blízkosti terminálu IDS Letiště. Lokalita má výměru cca 169,5 ha ve variantě I, cca 181 ha ve variantě II a cca 167 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.										
Oblast kumulací	Brněnské Ivanovice, Tuřany, Slatina										
Hlavní spolupůsobící skutečnosti	MÚK Průmyslová, obchvat Tuřan sil. II/380, rozvoj letiště, zkapacitnění dálnice D1, místní dopravní systém										

Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
V-02-II.	Var II	-2/-1 S	0	-2 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-0

Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury v již dopravně zatíženém území. Zároveň dojde ke kumulativnímu vlivu ZPF a hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianty jsou vzájemně srovnatelné.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá zábohem ZPF plochami výroby a technické infrastruktury.

Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních.

Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umístěvaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.

Lokalita: V-03-II.: Průmyslová zóna Tuřany, Chrlice, Tuřany, Dvorská, varianta II											
Popis rozvojové lokality		Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Ch-1, Tu-2 a Tu-1. Podmiňující investicí je realizace místní komunikační sítě, alespoň ½ profilu JVT od D2 po II/380 včetně části obou MÚK, úprava stávající sil. II/152, zkapacitnění D1 a MÚK na D1. Součástí je doplnění obchvatů včetně páteřní radiály VHD – severojižní kolejový průměr a existence terminálu IDS Chrlice. Silně až slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad použití zemního plynu). Lokalita má výměru cca 399,4 ha ve variantě I, cca 175 ha ve variantě II a cca 118 ha ve variantě III konceptu ÚPmB									
Oblast kumulací		Tuřany, Chrlice, Dvorská									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		MÚK Průmyslová, obchvat Tuřan sil. II/380, rozvoj letiště, zkapacitnění D1									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
V-03-II.	Var II	-2/0 S	-1/0	-1 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-2/0
Identifikovány synergické vlivy v kontextu související dopravní infrastruktury a ostatních staveb v území extrémně exponovaném dopravním koridorům a záměrům nadmístního významu. Dojde k dalšímu rozvoji zdrojové i cílové dopravy v již dopravně zatíženém území. Zároveň dojde ke kumulativnímu vlivu na ZPF a hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianta I je v tomto případě hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu vlivu na půdu a hydrologické poměry území s kumulativním dopadem. Varianty II a III. jsou vzájemně srovnatelné. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá zábohem ZPF plochami výroby a technické infrastruktury. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních obcí. Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umístěvaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.											

Lokalita: S-01-II.: Bosonohy - Pražská, Bosonohy, Starý Lískovec, varianta II											
Popis rozvojové lokality		Rozsáhlá smíšená zóna na dosud volných plochách v Bosonohách a Starém Lískovci při dálnici D1. Podmínující investicí je – obchvat Bosonoh silnice II/602. Lokalita má výměru cca 32 ha ve variantě I, cca 34 ha ve variantě II a cca 34 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.									
Oblast kumulací		Bosonohy, Starý Lískovec, Nový Lískovec									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		zkapacitnění D1, obchvat Bosonoh									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
S-01-II.	Var II	-1/0 S	0	-1 K	0	0 K	-1/0 S	S	0	0	0
Identifikovány synergické vlivy v kontextu související dopravní infrastruktury a ostatních staveb v území extrémně exponovaném dopravním koridorům a záměrům nadmístního významu. Z tohoto hlediska se nejví lokalizace obytné zástavby v tomto prostoru jako vhodná. Navíc dojde k dalšímu rozvoji zdrojové i cílové dopravy v již extrémně dopravně zatíženém území. Zároveň dojde k významnému kumulativnímu vlivu na hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianty jsou vzájemně srovnatelné. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá záborom ZPF plochami smíšených funkcí. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních obcí.											

Lokalita: S-02-II.: Líšeň – Zetor, Líšeň, Slatina, varianta II											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3 km). Lokalita není závislá na žádné strategické investici.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
S-03-II.	Var II	-1/0	0	-1	+1	0	-1/0		0	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Tab. 4 Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta II

Lokalita	obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
B-01-II.	+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0		+1	0	0
B-02-II.	+1	0	-1	0	0	-1		0	0	0
B-03-II.	-1/+1	0	-1	-1/0	-1	-1		0	0	0

Lokalita	obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
B-04-II.	+1/0	-1/0	-2/-1	0/+1	0	-1		0	0	-2/-1
B-05-II.	-1/+1 S	0	-2 K	-1/0	-1K	-1/0 S	S	0	0	0
B-06-II.	-1/+1 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0
B-07-II.	-1/0 S	0	-1	-1/0	-1	-1/0	S	0	0	-1/0
V-01-II.	-2/-1 S	-1/0	-2 K	+1	-1/0 K	-2/-1 S	S	0	0	-1/0
V-02-II.	-2/-1 S	0	-2 K	+2	0 K	-2/-1 S	S	0	0	0
V-03-II.	-2/0 S	-1/0	-1 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-1/0
S-01-II.	-1/0 S	0	-2 K	0	0 K	-1/0 S	S	0	0	0
S-02-II.	+1/0	-1/0	-1	+1	0	-1/0		0	0	-1/0

4.1.2.3 Varianta III

Lokalita B-01-III.: Medlánky – Řečkovice – Ivanovice, varianta III											
Popis rozvojové lokality		Hodnocené území zahrnuje rozvojové lokality I-1, R-3, Me-8, Me-6 a Me-7 (celé nebo jejich části). V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3,35 km), tramvajová trať se smyčkou a nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – kmenové stoky C a dobudování kanalizačního systému kmenových stok C1 a E1, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Lokalita má ve variantě I výměru cca 51 ha, ve variantě II cca 33 ha a ve variantě III cca 17 ha.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-01-III.	Var II	+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0		+1	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita B-02-III.: Bosonohy, Nový Lískovec, varianta III											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém Nový Lískovec a Bosonohy a místní komunikační systém (2,35 km), prodloužení tramvajové trati z Bohunic (1,9 km), rekonstrukce kanalizace a výstavba nové základní školy. Lokalita není závislá na žádné strategické investici. Lokalita má výměru cca 61 ha ve variantě I, cca 68 ha ve variantě II a cca 31 ha ve variantě III									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-02-III.	Var III	-1/0	0	-1	-1/0	0	-1		0	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Lokalita: B-03-III.: Červený kopec - Bohunice, Štýřice, Pisárky, varianta III											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní propojení včetně trolejbusové trati, koridor tunelového řešení sil. I/42 VMO (nová komunikace 0,9 km a rekonstrukce 1 km), rekonstrukce kanalizace a napojení na CZT. Podmiňující investicí je rekonstrukce kmenové stoky A, která je vyznačena mimo hodnocené území realizace retenčních nádrží. Lokalita má výměru cca 23 ha ve variantě I, cca 22 ha ve variantě II a cca 24 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		VMO v úseku Bratislavská radiála - Heršpická									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-03-III.	Var III	+1/0	0	-2/-1	+1/0	0	-1		0	0	-2/-1
Vzhledem k tomu, že VMO bude v tomto prostoru veden v tunelovém úseku není uvažováno s kumulativními vlivy vůči sledovaným jevům.											

Lokalita: B-04-III.: Horní Heršpice, varianta III											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – páteřní komunikace Vodařská (1,8 km) obsahující tramvajovou trať, napojení na CZT, náročnější odkanalizování území a protipovodňová opatření. Podmiňujícími investicemi jsou rovněž – VMO Heršpická – Bratislavská radiála, rekonstrukce kmenové stoky A. Lokalita má výměru cca 20 ha ve variantě I, cca 8 ha ve variantě II a cca 10 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.									
Oblast kumulací		Horní Heršpice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		VMO v úseku Bratislavská radiála – Heršpická, železniční trať, Bratislavská radiála, Vodařská									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-04-III.	Var III	-1/+1 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0
Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významné negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní a technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Varianta I je výrazně horší z hlediska vlivu na půdu nežli varianty II a III, které jsou vzájemně srovnatelné. U všech variant byl identifikován významný negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem. Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.											

Lokalita: B-05-III: Přízřenice - Dolní Heršpice, varianta III											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení obsahující pozemní komunikaci (2,7 km) a tramvajovou trať Komárov-Modřice (4,95 km). Tato lokalita je vymezena na cca 78 ha ve variantě I, cca 60 ha ve variantě II a na cca 58 ha ve variantě III územního plánu.									
Oblast kumulací		Přízřenice, Dolní Heršpice									

Hlavní spolupůsobící skutečnosti		VRT, Rozvojové území Brno-jih, dopravní infrastruktura									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-05-III.	Var III	-1/0 S	0	-2 K	0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0

Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní a technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků.

Varianta I je výrazně horší z hlediska vlivu na půdu nežli varianty II a III, které jsou vzájemně srovnatelné. U všech variant byl identifikován významný negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem.

Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Lokalita: B-06-III: Chrlice – Holásky - Tuřany, varianta III											
Popis rozvojové lokality		Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Tu-4, Ch-6. Plochy bydlení na východním okraji současného zastavěného území.									
Oblast kumulací		Tuřany									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		Rozvoj letiště, silnice II/380									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
B-06-III.	Var III	-1/0 S	0	-1/0	+1/0	0	-1/0	S	0	0	0

Synergický vliv z hlediska spolupůsobení rozvoje letiště vůči stávající hlukové zátěži v území. Varianty jsou z hlediska kumulativních resp. synergických vlivů vzájemně srovnatelné.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem částečnému zasažení hlukem a emisemi z tuřanského letiště a provozu navazujících služeb. Z jihovýchodní strany je lokalita odcloněna lesem od rozsáhlých ploch výroby a skladování. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky kvalitního bydlení a pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace.

Urbanizaci prostoru je třeba přizpůsobit očekávanému rozvoji letiště Brno – Tuřany a zvýšení hlukového zatížení území.

Mimo výběr doporučené varianty nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec podmínek využití ploch a doporučení původního vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Lokalita: V-01-III.: Přízřenice - Dolní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice, Horní Heršpice, varianta III											
Popis rozvojové lokality		Podmínující investicí je komunikační propojení místní i celoměstské, MÚK Moravské lány, severní obchvat Modřic, rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová ochrana. Lokalita má výměru cca 76 ha ve variantě I, cca 84 ha ve variantě II a cca 84 ha ve variantě III konceptu ÚPmB. Předpokladem je obsluha dvěma páteřními radiálami VHD a terminál IDS Modřice.									
Oblast kumulací		Dolní Heršpice, Horní Heršpice, Přízřenice									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		MÚK Moravské lány, severní obchvat Modřic									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES

V-01-III.	Var II	-2/-1 S	0	-2 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-1/0
Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči retenční schopnosti krajiny a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Varianty jsou vzájemně srovnatelné. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních. Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umístěvaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.											

Lokalita: V-02-III.: Tuřany – D1, Brněnské Ivanovice, Tuřany, Slatina, varianta III											
Popis rozvojové lokality	Podmiňující investicí je místní komunikační propojení, zkapacitnění D1, MÚK na D1, severní obchvat Brněnských Ivanovic (4 km) a obchvat Tuřan sil. II/380. Součástí je realizace obchvatů včetně dvou páteřních radiál VHD (trolejbusová, autobusová) a blízkosti terminálu IDS Letiště. Lokalita má výměru cca 169,5 ha ve variantě I, cca 181 ha ve variantě II a cca 167 ha ve variantě III konceptu ÚPMB.										
Oblast kumulací	Brněnské Ivanovice, Tuřany, Slatina										
Hlavní spolupůsobící skutečnosti	MÚK Průmyslová, obchvat Tuřan sil. II/380, rozvoj letiště, zkapacitnění dálnice D1, místní dopravní systém,										
Strategické investice (označení) /varianta	obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES	
V-02-III.	Var III	-2/-1 S	0	-2 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-0
Byly identifikovány synergické vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním působením v důsledku zvýšení intenzit dopravy působením nových dopravních zdrojů i cílů a spolupůsobení nově budované dopravní infrastruktury v již dopravně zatíženém území. Zároveň dojde ke kumulativnímu vlivu ZPF a hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianty jsou vzájemně srovnatelné. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládají vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá záborem ZPF plochami výroby a technické infrastruktury. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních. Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umístěvaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.											

Lokalita: V-03-III.: Průmyslová zóna Tuřany, Chrlice, Tuřany, Dvorská, varianta III											
Popis rozvojové lokality		Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Ch-1, Tu-2 a Tu-1. Podmiňující investicí je realizace místní komunikační sítě, alespoň ½ profilu JVT od D2 po II/380 včetně části obou MÚK, úprava stávající sil. II/152, zkapacitnění D1 a MÚK na D1. Součástí je doplnění obchvatů včetně páteřní radiály VHD – severojižní kolejový diametr a existence terminálu IDS Chrlice. Silně až slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad použití zemního plynu). Lokalita má výměru cca 399,4 ha ve variantě I, cca 175 ha ve variantě II a cca 118 ha ve variantě III konceptu ÚPmB									
Oblast kumulací		Tuřany, Chrlice, Dvorská									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		MÚK Průmyslová, obchvat Tuřan sil. II/380, rozvoj letiště, zkapacitnění D1									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
V-03-III.	Var III	-2/0 S	-1/0	-1 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-2/0
Identifikovány synergické vlivy v kontextu související dopravní infrastruktury a ostatních staveb v území extrémně exponovaném dopravním koridorům a záměrům nadmístního významu. Dojde k dalšímu rozvoji zdrojové i cílové dopravy v již dopravně zatíženém území. Zároveň dojde ke kumulativnímu vlivu na ZPF a hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianta I je v tomto případě hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu vlivu na půdu a hydrologické poměry území s kumulativním dopadem. Varianty II a III. jsou vzájemně srovnatelné. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládá vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi. Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá záborem ZPF plochami výroby a technické infrastruktury. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních obcí. Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umístěvaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu.											

Lokalita: S-01-III.: Bosonohy - Pražská, Bosonohy, Starý Lískovec, varianta III											
Popis rozvojové lokality		Rozsáhlá smíšená zóna na dosud volných plochách v Bosonohách a Starém Lískovci při dálnici D1. Podmiňující investicí je – obchvat Bosonoh silnice II/602. Lokalita má výměru cca 32 ha ve variantě I, cca 34 ha ve variantě II a cca 34 ha ve variantě III konceptu ÚPmB.									
Oblast kumulací		Bosonohy, Starý Lískovec, Nový Lískovec									
Hlavní spolupůsobící skutečnosti		zkapacitnění D1, obchvat Bosonoh									
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
S-01-III.	Var III	-1/0 S	0	-1 K	0	0 K	-1/0 S	S	0	0	0
Identifikovány synergické vlivy v kontextu související dopravní infrastruktury a ostatních staveb v území extrémně exponovaném dopravním koridorům a záměrům nadmístního významu. Z tohoto hlediska se nejvíce lokalizace obytné zástavby v tomto prostoru jako vhodná. Navíc dojde k dalšímu rozvoji zdrojové i cílové dopravy v již extrémně dopravně zatíženém území. Zároveň dojde k významnému kumulativnímu vlivu na hydrologické poměry v území v důsledku zvýšení podílu zpevněných ploch. Varianty jsou vzájemně srovnatelné. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo prostřednictvím sledovaných faktorů ovzduší a hlukové zátěže se předpokládá vyvolanou dopravou a vzhledem ke spolupůsobení související dopravní infrastruktury a ostatních rozvojových ploch. Na druhou stranu lze očekávat pozitivní vlivy na obyvatelstvo v důsledku zvýšení nabídky pracovních příležitostí s dobrou dopravní dostupností prostřednictvím kapacitního dopravního systému na území celé brněnské aglomerace. Slabě negativní až neutrální											

vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a umístěnými technologiemi.

Identifikován silně negativní vliv na půdu a mírně negativní vliv na hydrologické poměry v území s kumulativním dopadem v kontextu realizace dopravní technické infrastruktury, zvýšení podílu zpevněných povrchů a zásahu do záplavového území a nivy vodních toků. Silně negativní vliv na půdu s kumulativním dopadem se předpokládá zábořem ZPF plochami smíšených funkcí.

Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních obcí.

Lokalita: S-02-III.: Líšeň – Zetor, Líšeň, Slatina, varianta III											
Popis rozvojové lokality		V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3 km). Lokalita není závislá na žádné strategické investici.									
Oblast kumulací											
Hlavní spolupůsobící skutečnosti											
Strategické investice (označení) /varianta		obyvatelstvo, lidské zdraví	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina ÚSES
S-02-III.	Var III	-1/0	0	-1	+1	0	-1/0		0	0	0
Nebyly identifikovány kumulativní resp. synergické vlivy.											

Tab. 5 Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta III

Lokalita	obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hluk	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
B-01-III.	+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0		+1	0	0
B-02-III.	-1/+1	0	-1	-1/0	-1	-1		0	0	0
B-03-III.	+1/0	-1/0	-2/-1	0/+1	0	-1		0	0	-2/-1
B-04-III.	-1/+1 S	0	-2 K	-1/0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0
B-05-III.	-1/+1 S	0	-2 K	-1/0	-1 K	-1/0 S	S	0	0	0
B-06-III.	-1/0 S	0	-1	-1/0	-1	-1/0	S	0	0	-1/0
V-01-III.	-2/-1 S	-1/0	-2 K	+1	-1/0 K	-1 S	S	0	0	-1/0
V-02-III.	-2/-1 S	0	-2 K	+2	0 K	-2/-1 S	S	0	0	0
V-03-III.	-2/0 S	-1/0	-1 K	+1	0 K	-2/-1 S	S	0	0	-1/0
S-01-III.	-1/0 S	0	-2 K	0	0 K	-1/0 S	S	0	0	0
S-02-III.	+1/0	-1/0	-1	+1	0	-1/0		0	0	-1/0

4.1.3 Porovnání vlivů podle jednotlivých variant Konceptu ÚPmB

Pro kvantifikaci zjištěných kumulativních a synergických vlivů bylo využito stupnice +2/-2 tj. identifikovanému významně negativnímu vlivu byla přiřazena hodnota (-2), mírně negativnímu vlivu (-1), mírně pozitivnímu vlivu (+1) a silně pozitivnímu vlivu (+2). V níže uvedených souhrnných přehledech se nachází součet všech identifikovaných kumulativních resp. synergických vlivů dle výše uvedených hodnot pro jednotlivé varianty.

Tab. 6 Souhrnný přehled hodnocení kumulativních resp. synergických vlivů variant konceptu ÚPmB

Kritérium	Var. I	Var. II	Var. III	Komentář
Kvalitativní posouzení - Strategické VPS dopravní, (součet kladných a záporných kumulativních a synergických vlivů)	6	6	2	Srovnatelné vlivy pro variantu I a II, var. III relativně negativnější především z důvodu nižší pozitivní kumulace vlivů vybudování dopravního systému přerozdělovacího dopravní zátěže v rámci brněnské aglomerace jako celku. Var. I. 31x pozitivní kumulace vlivů, 15x mírně negativní kumulace vlivů, 5x silně negativní kumulace vlivů; Var. II. 31x pozitivní kumulace vlivů, 15x mírně negativní kumulace vlivů, 5x silně negativní kumulace vlivů; Var. III. 26x pozitivní kumulace vlivů, 14x mírně negativní kumulace vlivů, 5x silně negativní kumulace vlivů
Kvalitativní posouzení - Strategické VPS kanalizační	0	0	0	Bez identifikovaných kumulativních resp. synergických vlivů
Kvalitativní posouzení - Rozvojové lokality (součet kladných a záporných kumulativních a synergických vlivů)	-38	-38	-38	Var. I: 15 lokalit (6x silně negativní vlivy, 26 krát negativní zjištěné mírně negativní kumulativní resp. synergické vlivy); Var. II: 12 lokalit (6x silně negativní vlivy, 26x zjištěné mírně negativní kumulativní resp. synergické vlivy) Var. III: 11 lokalit (6x silně negativní vlivy, 26x zjištěné mírně negativní kumulativní resp. synergické vlivy). Z hlediska prosté identifikace kumulativních resp. synergických vlivů hodnocených rozvojových lokalit jsou varianty vzájemně srovnatelné, poměrně významně se však liší v kritériu vlivů na půdu z hlediska výměry ploch s identifikovaným významným negativním vlivem s kumulativním resp. synergickým působením. Z tohoto důvodu bylo pro rozlišení pořadí variant doplněno pomocné kritérium viz níže.
Mezisoučet	-32	-32	-36	
Pomocné kritérium rozsah rozvojových lokalit s identifikovaným významně negativním kumulativním vlivem vůči kritériu půda – pořadí variant, za účelem zahrnutí do celkového součtu bylo každému pořadí přidělena číselná hodnota odpovídající jeho zápornému vyčíslení, tj. I. pořadí číslo -1, II. pořadí číslo -2 atd.	3 (-3)	2 (-2)	1 (-1)	Výměra ploch s identifikovaným významně negativním kumulativním resp. synergickým vlivem vůči půdě činí ve variantě I cca 774,9 ha, ve variantě II cca 542 ha a ve variantě III cca 471 ha.
Celkem	-35	-34	-37	Doporučena je varianta II s relativně vyšším bodovým hodnocením

Za účelem rozlišení zjištěných významně negativních vlivů na půdu u jednotlivých rozvojových lokalit, které vykazují značný rozptýl co do rozsahu záboru (od cca 8 do 399 ha), bylo zvoleno pomocné kritérium pro rozlišení pořadí variant v podobě součtu výměr ploch s identifikovaným významně negativním vlivem s kumulativním resp. synergickým dopadem pro jednotlivé varianty, což umožňuje stanovit pořadí variant a přiřadit jim bodovou hodnotu tak, aby mohly být zahrnuty do celkového hodnocení jednotlivých variant.

Tab. 7 Pomocné kritérium pro stanovení pořadí variant u rozvojových lokalit s identifikovaným významně negativním vlivem na půdu

Rozvojové lokality varianty I – výměra (ha)		Rozvojové lokality varianty II – výměra (ha)		Rozvojové lokality varianty III – výměra (ha)	
Horní Heršpice	20	Horní Heršpice	8	Horní Heršpice	10
Přízřenice - Dolní Heršpice	78	Přízřenice - Dolní Heršpice	60	Přízřenice-Dolní Heršpice	58
Přízřenice - Dolní Heršpice	76	Přízřenice - Dolní Heršpice	84	Přízřenice-Dolní Heršpice	84
Tuřany - D1	169,5	Tuřany - D1	181	Tuřany-D1	167
Průmyslová zóna Tuřany	399,4	Průmyslová zóna Tuřany	175	Průmyslová zóna Tuřany	118
Bosonohy – Pražská	32	Bosonohy - Pražská	34	Bosonohy-Pražská	34
Varianta I celkem	774,9	Varianta II celkem	542	Varianta III celkem	471
Pořadí varianty I	3.	Pořadí varianty II	2.	Pořadí varianty III	1.

5 SHRNUKÍ ZJIŠTĚNÝCH KUMULACÍ A SYNERGICKÝCH VLIVŮ.

V kapitole 4 byly identifikovány a blíže charakterizovány kumulativní resp. synergické vlivy u jednotlivých strategických staveb a rozvojových lokalit a dle jednotlivých variant ÚPMB jako celků vůči jednotlivým sledovaným faktorům životního prostředí a veřejného zdraví, včetně návrhu případných opatření ke kompenzaci, resp. zamezení těchto vlivů u konkrétních ploch. Zde uvádíme stručné souhrnné shrnutí zjištěných kumulací resp. synergických vlivů, které vyplývají z územního plánu jako celku.

Zjištěné kumulativní vlivy lze rozdělit podle jejich účinku na kumulativní vlivy navrhovaných ploch vůči zemědělskému půdnímu fondu, a s tím související snížené retenční schopnosti krajiny, a možnému ohrožení povodněmi, a na kumulativní resp. synergické vlivy především dopravních staveb a průmyslových ploch zejména vůči plochám bydlení.

Ke kumulativním vlivům z hlediska zemědělského půdního fondu dochází především tam, kde jsou navrhovány rozsáhlé rozvojové plochy tzv. na zelené louce v kontextu s již existujícími či navrženými urbanizovanými plochami a dojde k významnému záboru ZPF, resp. zvýšení podílu zpevněných povrchů, jež se potom mohou projevit v nárůstu nezasáknutých dešťových vod, zrychlování povrchového odtoku a možném ohrožení území zejména v obdobích mimořádných událostí jako jsou např. přívalové deště. Jedná se především o celou jižní až jihovýchodní oblast správního území města Brna, tj. prostor mezi oběma VRT (Přerovská a Břeclavská). V tomto prostoru je navržena celá řada rozvojových ploch v návaznosti, jak na stávající zastavěné území, tak na rozvoj letiště, intenzivní rozvoj dopravní infrastruktury a plánované průmyslové zóny. Spolu s uvažovanými plochami rezerv se jedná o zcela bezprecedentní zábor dosud volného území, byť je tento rozvoj sledován dlouhodobě. V této souvislosti je třeba konstatovat, že předmětné území má zcela jedinečné vazby na dopravní infrastrukturu a význam ve struktuře osídlení. Díky tomu může dojít k poměrně masivnímu rozvoji a zastavěnosti při relativní minimalizaci především vlivů na veřejné zdraví obyvatel, a to s dosahem do celého regionu. Podmínkou je realizace dopravní infrastruktury v celém rozsahu. Kumulativní vlivy z hlediska zemědělského půdního fondu a retenční schopnosti krajiny byly dále identifikovány rovněž v případě lokality S-01 ve všech třech variantách v prostoru mezi Bosonohami a Starým Lískovcem, kde dojde k synergickým vlivům navrhovaných dopravních staveb a již existujících i uvažovaných ploch bydlení a ploch smíšených.

Kumulativní resp. synergický vliv z hlediska ZPF a retenční schopnosti krajiny zejména ve variantě I územního plánu bude nesporný a velmi obtížně opodstatnitelný. Zatímco zábor ZPF v okamžiku, kdy je k němu dán souhlas ze strany příslušných orgánů, lze jen velmi těžko kompenzovat a v natolik urbanizovaném prostoru jako je aglomerace města Brna je takřka nevyhnutelný, tak zvyšování podílu zpevněných povrchů, resp. snižování retence území lze do jisté míry regulovat, a to např. stanovením regulativů pro maximální zastavěnost pozemků a především vhodným technickým řešením systému hospodaření s dešťovými vodami, důsledně zamezit odvodu dešťových vod do kanalizace a požadovat jejich zasáknutí v rámci pozemků, ať už pomocí drenážních systémů či retenčních nádrží. V rámci tohoto řešení je třeba zajistit rovněž zpomalení odtoku dešťových vod z mimořádných událostí, jako jsou např. přívalové deště. Dodržována musí být rovněž zásada nezastavování záplavových území, a to zejména v případech, kdy nejsou učiněna příslušná protipovodňová opatření v hydrologicky souvisejících územích.

Z hlediska zjištěných kumulativních resp. synergických vlivů vůči půdnímu fondu lze rozlišit mezi jednotlivými variantami konceptu ÚPMB poměrně výrazné rozdíly. Výměra ploch s identifikovaným významně negativním kumulativním vlivem vůči půdě činí ve variantě I cca 774,9 ha, ve variantě II cca 542 ha a ve variantě III cca 471 ha. Z tohoto pohledu lze považovat varianty II a III. za vzájemně srovnatelné a variantu I. územního plánu za výrazně negativnější.

Kumulativní, resp. synergické vlivy působením dopravy lze očekávat v prostorech významného soustředění dopravních staveb a k nim blízkých ploch s možností umístění chráněných objektů. Jedná se např. o prostor západní a jihozápadní části města a jeho zázemí v souvislosti s připravovaným rozšířením D1, jihozápadní tangentou a R43 ve variantě bystrcké, spolu s ostatními dopravními stavbami např. VRT, obchvat Bosonoh v kontextu budování zdrojů a cílů dopravy v podobě rozvojových ploch. Synergický vliv spolupůsobení dopravních koridorů a ostatních záměrů v území vůči rezidenčním zónám byl identifikován rovněž na jihovýchodě města v kontextu rozvoje dopravní infrastruktury a nově navrhovaných rozvojových ploch, kde dojde ke spolupůsobení vlivů ze silniční dopravy i provozu po železniční trati spolu s vybudováním průmyslových zón a rozšířením infrastruktury letiště a intenzity provozu na něm.

Kumulativní a synergické vlivy návrhových ploch pro záměry nadmístního významu vůči veřejnému zdraví byly vyhodnoceny v rámci studie Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví pro zrušené ZUR Jihomoravského kraje. Tato studie sloužila jako podklad pro posouzení vzájemného spolupůsobení ploch a na ně vázaných záměrů, využita byla rovněž Odborná zpráva „Vyhodnocení kvality ovzduší v lokalitě Brno – Tuřany“ vydaná Českým hydrometeorologickým ústavem, pobočka Brno, zpracovatel Mgr. Robert Skeřil, Ph.D., zpracovaná za účelem zhodnocení kumulativních vlivů působení dosavadních záměrů v souvisejícím území na základě dat z měření na stanici imisního monitoringu Brno – Tuřany. Z výše uvedených podkladů lze odvodit, že trend snižujících se škodlivin v ovzduší dokládá, že synergické vlivy spolupůsobení dopravní infrastruktury a stacionárních zdrojů znečištění ovzduší na území jižní části brněnské aglomerace jsou v současnosti na nízké úrovni; obdobný vývoj lze predikovat pro území řešené Územním plánem města Brna i souvisejícího území.

Kumulativní resp. synergické vlivy z hlediska dopravy lze očekávat v prostorech významného soustředění dopravních staveb a k nim blízkých ploch s možností umístění chráněných objektů. Jedná se např. o prostor Bosonoh, Troubska a Ostopovic v souvislosti s návrhem obchvatu Bosonoh, připravovaným rozšířením D1, JZT a R43 v bystrcké variantě.

Synergický vliv z dopravy vůči rezidenčním zónám byl identifikován rovněž v oblasti Starého Lískovce, kde dojde ke spolupůsobení vlivů ze silniční dopravy i provozu po železniční trati. Tuto problematiku je třeba řešit především systémově návrhem a hlavně realizací nadřazených dopravních staveb, nejen na území města Brna ale v celém Jihomoravském kraji a realizací technických opatření na stavbách stávajících. Jedním z těchto systémových prvků je právě obchvat Bosonoh.

Dobudování navrženého dopravního systému jako celku je velmi žádoucí především proto, že přispěje k přerozdělení dopravních objemů především tranzitní dopravy a vyřešení řady uzlových bodů, jež dnes působí dopravní problémy v celém prostoru brněnské aglomerace. To přispěje rovněž k odvedení části dopravních intenzit z přetížených komunikací uvnitř urbanizovaného území, a tím i ke snížení zátěže obyvatel.

Nejvýznamnější kumulací vlivů územního plánu je tak pozitivní kumulace vlivů strategických dopravních staveb. V důsledku odvedení tranzitní dopravy mimo hustě obydlené území a vyřešení protihlukové ochrany jednotlivých staveb, by mělo dojít k celkovému snížení dopravy projíždějící hustě obydlenými oblastmi a rovněž k dalšímu snížení stávající hlukové zátěže z dálnice D1. Při realizaci staveb musí být zajištěno dodržení hygienických limitů vůči chráněným objektům, a to vždy v součtu pro stávající zátěž se zahrnutím vlivu případně nově umísťovaného záměru. Následovat by měla opatření zejména z hlediska hluku jednak u zdroje, ale v případě realizace nových rozvojových zón je v případě umísťování hlukově chráněných objektů do prostorů se zvýšenou hlukovou zátěží třeba zajistit rovněž vhodné členění zóny, modelaci terénu, izolační zeleň a umísťování jednotlivých objektů a jejich funkcí tak, aby došlo k částečnému odclonění souvisejících ploch bydlení, včetně ploch v současnosti již zastavěných a používaných k bydlení z hlediska hluku z provozu po silničních komunikacích resp. dráze. Zároveň je třeba volit takové projektové řešení obytných objektů ve všech rozvojových plochách, aby byla zajištěna ochrana hlukově chráněných prostor vůči dopravnímu hluku z přilehlých dopravních staveb, a to především vhodným návrhem bytových domů a orientací obytných prostor v nich, případně návrhem protihlukových opatření u zdrojů hluku. V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že ve fázi realizace staveb především v rámci kolaudačního řízení musí být zajištěn soulad realizovaných objektů s projektovou dokumentací a ověřeno případné hlukové zatížení měřením v praxi jako podmínka udělení kolaudačního souhlasu.

Z hlediska spolupůsobení kumulativních resp. synergických vlivů lze spolu se stávající infrastrukturou území uvažovat následující záměry:

- Rozšíření dálnice D1;
- VMO a navrhovaný systém sběrných komunikací v jižní a jihovýchodní části území;
- Jihozápadní tangenta;
- Jihovýchodní tangenta;
- Letiště Brno – Tuřany – rozšíření;
- Koridory VRT v jižním a jihovýchodním sektoru města Brna;

- Zkapacitnění D1 a související MÚK;
- Plochy výroby – průmyslová zóna Tuřany, Chrlice, Slatina, Šlapanice. Plochy výroby v Dolních Heršpicích;
- Smíšené plochy – Bosonohy, Starý Lískovec;
- Plochy bydlení Dolní Heršpice, Přízřenice, Horní Heršpice, Chrlice.

Kumulativní resp. synergické působení vymezené dopravní infrastruktury v jihozápadním, jižním a jihovýchodním sektoru města z hlediska veřejného zdraví lze hodnotit pozitivním vlivem v důsledku odvedení dopravních zátěží a s nimi spojeného hluku a emisí z dopravy mimo rezidenční území města.

Synergické působení vlivu vymezení dopravní infrastruktury včetně infrastruktury drážní spolu s plochami výroby v jihovýchodním sektoru města Brna nebude znamenat negativní ovlivnění rezidenčních ploch v důsledku přímého napojení ploch generujících dopravní zátěže na nadřazený dopravní systém a současného odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území průjezdných obcí spolu s nastavením podmínek využití území spočívající v omezení vlivů záměrů umístěných v plochách výroby uvnitř hranic jednotlivých areálů a v součtu uvnitř hranic ploch výroby.

Z hlediska znečištění ovzduší generovaného realizací průmyslové zóny na Tuřanské terase a analogicky i v prostoru Šlapanické terasy a spolupůsobení zvyšování dopravních intenzit v území lze odvozovat obdobný vývoj, jako nastal v případě zaplňování ploch Černovické terasy, tedy setrvalého trendu poměru imisí NO a NO₂. Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše výroby nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných, plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města.

Řešení územního plánu rovněž přispěje ke zvýšení bezpečnosti obyvatel a snížení nehodovosti při střetu dopravy a pěších, zvýší se komfort bydlení ve městě a zprostředkovaně dojde rovněž k relativnímu zvýšení využití prostředků hromadné dopravy v důsledku optimalizace možností využití infrastruktury hromadné dopravy. Urbanistické řešení návrhu územního plánu umožňuje pro funkce bydlení vytvořit chráněné venkovní prostory neovlivněné hlukem z dopravy.

Nárůst automobilizace jako nepříznivý trend ve vývoji životního prostředí prakticky nelze ze strany města nijak ovlivnit. Lze však konstatovat, že návrh ÚP se snaží předcházet nepříznivým důsledkům tohoto trendu především zásadním koncepčním řešením dopravní infrastruktury a umístěním výrobních ploch. Dobudování dopravního systému v celém rozsahu tj. včetně všech klíčových záměrů (JZT, JVT, R43, zkapacitnění D1) je velmi žádoucí především proto, že přispěje k přerozdělení dopravních objemů především tranzitní dopravy a vyřešení řady uzlových bodů, jež dnes působí dopravní problémy v celém prostoru brněnské aglomerace. To přispěje rovněž k odvedení části dopravních intenzit z přetížených komunikací uvnitř urbanizovaného území nejen v Brně, ale i ve Šlapanicích a v obcích především v jižním sektoru zázemí města Brna a zprostředkovaně rovněž v trase stávající I/43 (včetně centrálního Brna), a tím i ke snížení zátěže obyvatel. V rámci projektové přípravy jednotlivých staveb, a to nejen dopravních, musí být zajištěno dodržení hygienických limitů vůči chráněným objektům, a to vždy v součtu pro stávající zátěž se zahrnutím vlivu případně nově umístěovaného záměru včetně zahrnutí zvažovaných dlouhodobě sledovaných dopravních záměrů na základě odborného odhadu, v souladu s podmínkami využití návrhových ploch.

Koncept územního plánu města Brna je jako celek navržen tak, aby byl vymístěn dominantní zdroj znečištění v podobě tranzitní a nákladní dopravy mimo nejhustěji obydlené území tak, aby byla zároveň zajištěna funkčnost dopravního systému a umožněn další rozvoj území včetně dlouhodobě sledovaných záměrů nadmístního významu, a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Koncept územního plánu nebude mít při spolupůsobení vlivů vybraných navrhovaných strategických staveb a rozvojových ploch se zohledněním ploch v území již stabilizovaný poškozující vliv na životní prostředí a zdraví a lze konstatovat, že vytváří podmínky pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.

6 VYHODNOCENÍ DOPADU SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ MIMO SPRÁVNÍ HRANICE MĚSTA BRNA

V rámci Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ÚP města Brna byly s ohledem na vlivy přesahující mimo správní hranice města Brna identifikovány následující oblasti možných budoucích kumulativních resp. synergických vlivů. V těchto oblastech je v rámci budoucí projektové přípravy staveb nutné prověřit působení plánovaných staveb spolu s uvažovanými a existujícími záměry jako celku a navrhnout taková opatření, aby v součtu všech plánovaných i existujících záměrů nedošlo k zatížení obytných území nadlimitními vlivy z hlediska hluku resp. znečištění ovzduší.

V rámci územně plánovací dokumentace doporučujeme zpracovat pro jednotlivé identifikované oblasti kumulací, ať už na území města Brna nebo mimo jeho správní území územní studie podrobně prověřující především dopravní infrastrukturu a plochy výroby v kontextu existujících i navrhovaných ploch bydlení a navrhnout taková územně plánovací opatření (reorganizaci funkčního využití ploch, návrh podmínek využití ploch), která umožní technickou realizaci jednotlivých záměrů.

Ostopovice, Troubsko, Bosonohy

Oblast kumulací uvedených vlivů zasahuje na území obcí Troubsko a Ostopovice a městské části Brno – Bosonohy. V poměrně sevřeném prostoru mezi zástavbou uvedených sídel bude vybudována mimoúrovňová křižovatka, kterou bude dle dostupných podkladů projíždět více než 100 tisíc vozidel denně je nutno předpokládat, že realizace uvedených záměrů zde bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Tato situace, pokud by nebyla dále řešena, by mohla vést až k znemožnění realizace některých později připravovaných záměrů z důvodů překročení hygienických limitů stanovených právními předpisy. Z tohoto důvodu je třeba koordinovat územní rozvoj tohoto prostoru s dostatečným předstihem a kontinuálním sledováním hodnot úrovně imisního působení znečištění ovzduší i hlukové zátěže.

Byly identifikovány kumulativní (ovzduší, hluk z dopravy po silničních komunikacích) resp. synergické (hluk v kontextu VRT ve variantě I v závislosti na technickém řešení trasy) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině, fauně a flóře a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu.

Slabě negativní vliv se synergickým spolupůsobením ostatních uvažovaných i existujících záměrů v lokalitě na obyvatelstvo se předpokládá v oblasti MÚK Troubsko, kdy se očekávání zvýšení imisní a hlukové zátěže vyvolanou dopravou v bezprostředním okolí komunikace, především v kontextu JZT a vedení koridoru R43 mezi Bosonohami a Veselkou. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo (v úseku MÚK Troubsko až po dálnici D2) se předpokládá za současné realizace Jihozápadní tangenty vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z dálnice D1 a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na nové rozvojové lokality a související strategické stavby (zkapacitnění D1, R43, velký městský okruh). Vliv na ovzduší bude mírně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy s dopadem do bezprostředního okolí nové komunikace, naopak pozitivní vliv z hlediska ovzduší bude mít přerozdělení dopravních zátěží v celém území brněnské aglomerace.

Z hlediska kumulativních a synergických vlivů je varianta III trasy R43 vedené v Boskovické brázdě bez vlivu. Nevykazuje však ani žádné pozitivní vlivy a především v otázce svého účelu tj. převedení dopravních intenzit ve směru S-J mimo stávající nejzatíženější oblasti v centrálním městě postrádá smysl.

Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění hlukových limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, to platí i pro úsek JZT vedený mezi Troubskem a Ostopovicemi a nově vybudovanou MUK.

Situaci je třeba řešit v územním detailu. Doporučujeme zpracovat akustický a rozptylový model oblasti napojení D1/R43/JZT s dosahem zahrnujícím nejbližší obytnou zástavbu na úrovni územně analytických podkladů kraje, a to včetně zahrnutí stávajícího pozadí a modelových hodnot příspěvku uvažovaných

dopravních staveb. Tyto podklady je třeba kontinuálně udržovat v aktuální podobě včetně poskytování a recipročního sběru dat jednotlivých záměrů uvažovaných resp. umístěných v území (v podobě veřejné databáze) tak, aby bylo v každém okamžiku možné odečíst kapacitu území a jeho únosnost z hlediska kumulace všech záměrů. Nositelem tohoto úkolu by měl být Jihomoravský kraj.

Holubice

Spolupůsobení dopravních staveb napojení I/55, D1 a JVT v dopravním uzlu. Vzhledem ke konfiguraci terénu a lokalizaci urbanizovaného území Holubice by přivedení Jihovýchodní tangenty do existujícího MÚK nemělo způsobit významnou změnu z hlediska hlukového a imisního zatížení území. Konkrétní záměr je třeba podrobně prověřit na úrovni EIA. Při přestavbě MÚK resp. výstavbě nové křižovatky dle zvolené varianty řešení je třeba učinit taková technická opatření, která zamezí překročení hlukových limitů u nejbližších hlukově chráněných prostor. Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění hlukových limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, což platí i v případě změny směrového či výškového vedení komunikací při přestavbě stávající MÚK.

Ponětovice, Kobylnice

Spolupůsobení JVT s rozvojem letiště a plánovanou VRT jižně od Šlapanic. Potenciálně dotčeny by mohly být Ponětovice resp. Kobylnice, kde je třeba přizpůsobit územní rozvoj urbanizovaného území potenciálnímu zatížení z hlediska hluku především v kontextu letiště, který lze jen velmi obtížně řešit jiným způsobem než vymístěním bydlení z hlukového pásma letiště. Tzn., že by v rámci územní rozvoje obou obcí měly být plochy bydlení lokalizovány v odvrácené poloze od letiště i uvažovaného koridoru JVT. V této souvislosti je třeba zpracovat podrobnou akustickou studii jako podklad pro územní studii řešící prostor mezi Ponětovicemi a Kobylnicemi jako celek, která stanoví možnosti budoucího územního rozvoje území a navrhne rozsah protihlukových opatření na uvažovaných dopravních stavbách.

Modřice

Spolupůsobení MÚK Modřice – JV+JZ tangenta, vedení JVT jižně od Modřic, VRT, severní obchvat Modřic a rozvojové plochy v Modřicích. Byly identifikovány kumulativní (ovzduší) resp. synergické (hluk v kontextu VRT) vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo s mírně negativním až mírně pozitivním působením v závislosti na dosahu působení vlivů, převažuje vliv pozitivní v důsledku odvedení dopravy z centra Modřic a svedení tranzitu z jihu na tangenciální vztahy. Dále byly zjištěny synergické vlivy spolupůsobení stávající i plánované výstavby dopravních staveb různého charakteru a rozvojových ploch vůči krajině a rovněž významně negativní synergické vlivy těchto staveb z hlediska dopadů na půdu. Dojde ke kumulacím z hlediska propustnosti krajiny v kontextu působení jižní resp. Jihovýchodní tangenty.

Tato oblast kumulací již byla prověřena pomocí územní studie optimalizující územní rozvoj v detailu, včetně návrhu opatření pro zamezení negativním vlivům. Obdobným způsobem by měly být vyřešeny rovněž ostatní prostory identifikovaných kumulativních resp. synergických vlivů.

Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

7 REVIZE VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (SEA VYHODNOCENÍ, ČÁST A, VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚPMB NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, DHV, 2009)

V souvislosti s Doplněním vyhodnocení vlivů 3 variant Konceptu nového ÚPMB na životní prostředí o vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů doporučujeme doplnit následující opatření pro omezení negativních vlivů s kumulativním resp. synergickým spolupůsobením nad rámec opatření navržených v původním vyhodnocení vlivů konceptu ÚPMB:

Doporučení týkající se ÚPMB:

- Za účelem snížení negativních vlivů s kumulativním a synergickým působením vůči půdnímu fondu doporučujeme k realizaci variantu II. konceptu ÚPMB.
- Za účelem zamezení kumulativního působení záměrů umístěných v plochách průmyslové výroby je třeba navrhnout takové podmínky využití ploch, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných; plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních sídel (V-01, V-02, V-03 ve všech variantách).
- Navrhnout vhodná protihluková opatření k ochraně chráněných prostor před hlukem z provozu po plánovaných dopravních stavbách ve fázi územního řízení na základě provedeného akustického modelování, tato opatření musí být realizována před uvedením stavby do provozu. Toto opatření je třeba zakotvit do podmínek využití ploch;

Doporučení s přesahem mimo správní území města Brna:

- V prostoru MUK Troubsko zakotvit v návrhu ZÚR požadavek na zpracování územní studie, která prověří konkrétní územní detail přivedení komunikací JZT a R43 do dopravního uzlu pomocí podrobné akustické a rozptylové studie se zahrnutím všech existujících i uvažovaných záměrů v území a navrhne vhodná územně plánovací opatření pro zamezení ovlivnění obytných objektů v sousedícím území resp. návrhových ploch v územně plánovacích dokumentacích (tj. zejména opatření v oblasti vhodného rozmístění funkčního využití ploch (do potenciálně hlukově zatížených území nevymezovat plochy bydlení, pro odstínění stávající i navrhované zástavby vymezit plochy izolační zeleně apod. a podmínek využití konkrétních ploch).
- Obdobné územní studie by měly být zpracovány rovněž pro území mezi Kobylnicemi a Ponětovicemi se zohledněním všech uvažovaných záměrů v území včetně rozvoje letiště a intenzity jeho využití.
- Doporučujeme zpracovat akustický a rozptylový model oblasti napojení D1/R43/JZT s dosahem zahrnujícím nejbližší obytnou zástavbu na úrovni územně analytických podkladů kraje, a to včetně zahrnutí stávajícího pozadí a modelových hodnot příspěvku uvažovaných dopravních staveb. Tyto podklady je třeba kontinuálně udržovat v aktuální podobě včetně poskytování a recipročního sběru dat jednotlivých záměrů uvažovaných resp. umístěných v území (v podobě veřejné databáze) tak, aby bylo v každém okamžiku možné odečíst kapacitu území a jeho únosnost z hlediska kumulace všech záměrů.

Doporučení pro fázi projektové přípravy konkrétních staveb:

- Upřesnit vlivy jednotlivých záměrů na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), a to i s ohledem na posouzení kumulativních a synergických vlivů (strategické dopravní stavby – JZT, JVT, VMO, Bratislavská radiála, zejména výstavby MUK).
- V oblastech kumulací – Ponětovice + Kobylnice, Troubsko + Ostopovice + Bosonohy, Modřice, Tuřany. V rámci projektové přípravy jednotlivých staveb, a to nejen dopravních, musí být zajištěno dodržení hygienických limitů vůči chráněným objektům, a to vždy v součtu pro stávající zátěž se zahrnutím vlivu případně nově umísťovaného záměru včetně zahrnutí zvažovaných dlouhodobě sledovaných dopravních záměrů na základě odborného odhadu, v souladu s podmínkami využití návrhových ploch. Negativní vlivy provozu na nových komunikacích je nutno eliminovat prostřednictvím vhodných opatření proti imisní zátěži suspendovanými částicemi

- a proti hluku. Je nutno důsledně uplatňovat zásadu, že není možné zlepšovat situaci u jedné části zástavby za cenu vyvolání nadlimitního rizika u jiných obyvatel.
- Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním rozvojových lokalit tj. ke kolaudaci první související stavby tak, aby bylo zajištěno přímé dopravní napojení umísťovaných záměrů na dopravní infrastrukturu vyššího řádu (V-01, V-02, V-03 ve všech variantách);
 - Veškeré nové komunikace, a stávající komunikace včetně jejich uzlových bodů, kde dochází ke změně směrového nebo výškového vedení musí splnit minimálně platné hygienické limity pro hluk z hlavních komunikací v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.
 - U rozsáhlých rozvojových lokalit věnovat zvýšenou pozornost řešení dešťových vod. Upřednostňovat vsakování do hlubších vrstev v případě vhodných hydrogeologických podmínek, řešit zpomalování odtoku z území a regulované vypouštění do kanalizace nebo vodního toku vhodnými technickými opatřeními.
 - Uvážlivě je nutno postupovat při umísťování zástavby v záplavových územích z hlediska možného negativního ovlivnění průtoku povodně a míry rizika ohrožení života a majetků občanů.

U některých záměrů může jejich realizace způsobit určitý negativní vliv na složky životního prostředí, ale výsledný dopad územního plánu jako celku by měl být vždy pozitivní. Záměry konceptu ÚPmB nebudou, za předpokladu kvalitně a kvalifikovaně provedeného výběru jednotlivých projektů a implementací opatření pro zamezení negativním vlivům v rozporu s cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

V rámci zjištěných a předpokládaných negativních vlivů záměrů ÚPmB s kumulativním nebo synergickým působením na vybrané složky ŽP nejsou doporučena žádná kompenzační opatření nad rámec opatření navržených v původním vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB na životní prostředí.

Na základě doposouzení vlivů Konceptu územního plánu města Brna na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že nejvýznamnějším kumulativním vlivem územního plánu je realizace celého navrženého dopravního systému jako celku, který se projeví pozitivní kumulací vlivů v podobě přerozdělení dopravních zátěží v centrálním městě a jejich odvedení mimo nejhustěji obydlené území.

Z výše uvedených výsledků vyplývá, že jednotlivé záměry konceptu ÚPmB jsou za předpokladu dodržení navržených doporučení resp. opatření k eliminaci a kompenzaci těchto vlivů v souladu s cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a to i s přihlédnutím ke spolupůsobení vlivů.

Z hlediska variantního řešení konceptu územního plánu byla na základě vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů vyhodnocena jako relativně nejvýhodnější varianta II konceptu.

8 NÁVRH DOPORUČENÍ PRO ÚPRAVU „NÁVRHU POKYNŮ PRO DOPRACOVÁNÍ NÁVRHU ÚPMB“

- Za účelem snížení negativních vlivů s kumulativním a synergickým působením vůči půdnímu fondu nadále sledovat variantu II. konceptu ÚPmB.
- Navrhnout takové podmínky využití ploch průmyslu v rozvojových lokalitách s funkčním využitím výroba, kdy vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných, plochy budou napojeny na nadřazenou dopravní infrastrukturu s odvedením generované nákladní dopravy bez průjezdu rezidenčním územím města a okolních sídel (V-01, V-02, V-03 ve všech variantách). Navrhnout etapizaci zastavování ploch průmyslu.
- Provéřít zda v bezprostředním kontaktu s dopravními koridory resp. jejich uzlovými body u kterých byly identifikovány K+S vlivy nejsou navrženy rozvojové plochy bydlení a případně překlasifikovat funkční využití těchto ploch tak, aby byla zajištěna ochrana stávajících i uvažovaných hlukově chráněných objektů

9 NÁVRH MONITORINGU KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ

Zpracovatel SEA sám nenavrhuje monitoring indikátorů vlivu Územního plánu na životní prostředí. Monitorování kvality ovzduší ani klimatických charakteristik na území města nejsou navrženy, v bezprostřední blízkosti řešeného území se nachází stanice imisního monitoringu Brno - Tuřany.

V rámci této dokumentace byly stanoveny následující podmínky pro využití ploch:

1. Zajistit realizaci protipovodňové ochrany a systému hospodaření s dešťovou vodou ve všech vymezených plochách.
2. Zajistit dostatečnou kapacitu čištění odpadních vod včetně bezpečnostních opatření v případě úniku kontaminace do vodních toků.
3. Zajistit ochranu obytných objektů před hlukem z provozu na pozemních komunikacích.
4. Zajistit, že vnější vlivy záměrů umisťovaných do ploch charakteru výroby nezasáhnou mimo vymezenou plochu, a to ani v součtu vlivů všech záměrů umístěných v ploše.

Výše uvedené podmínky jsou do územního plánu zapracovány v podobě stanovených podmínek využití území.

Pro případný monitoring je možné využít následujících indikátorů:

- Celková plocha zpevněných a zastavěných ploch v záplavovém území (ha);
- Plošné vyjádření záborů ZPF a PUPFL (ha);
- Plocha realizované izolační zeleně;
- Podíl zastavěnosti ploch výroby.

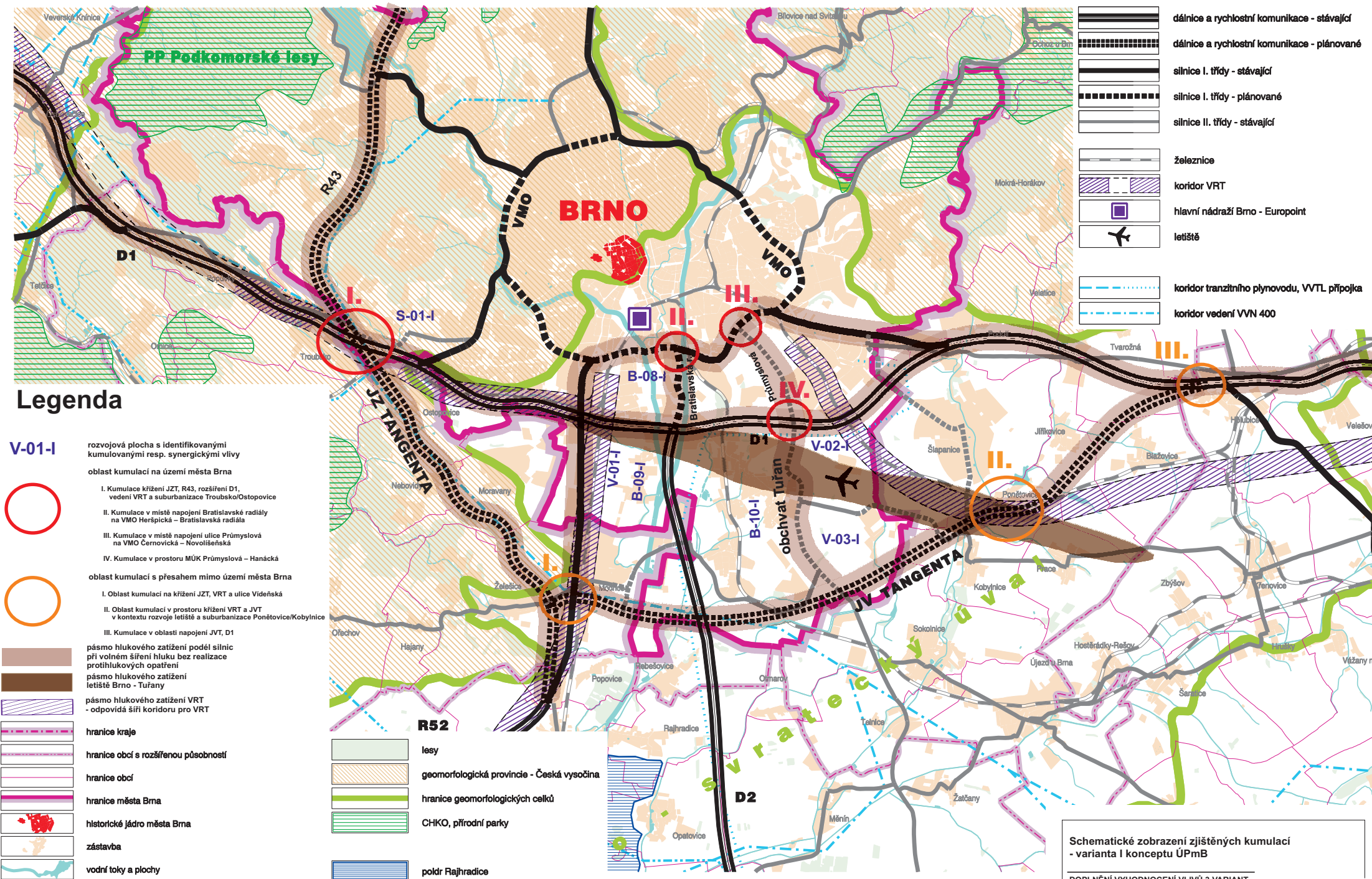
Jedná se o relativně snadno sledovatelné indikátory na úrovni města, na základě kterých lze vyhodnotit uplatňování územního plánu obecně, speciální indikátor pro sledování kumulativních vlivů není navržen, protože jej nelze vyčlenit z ostatních vlivů územního plánu.

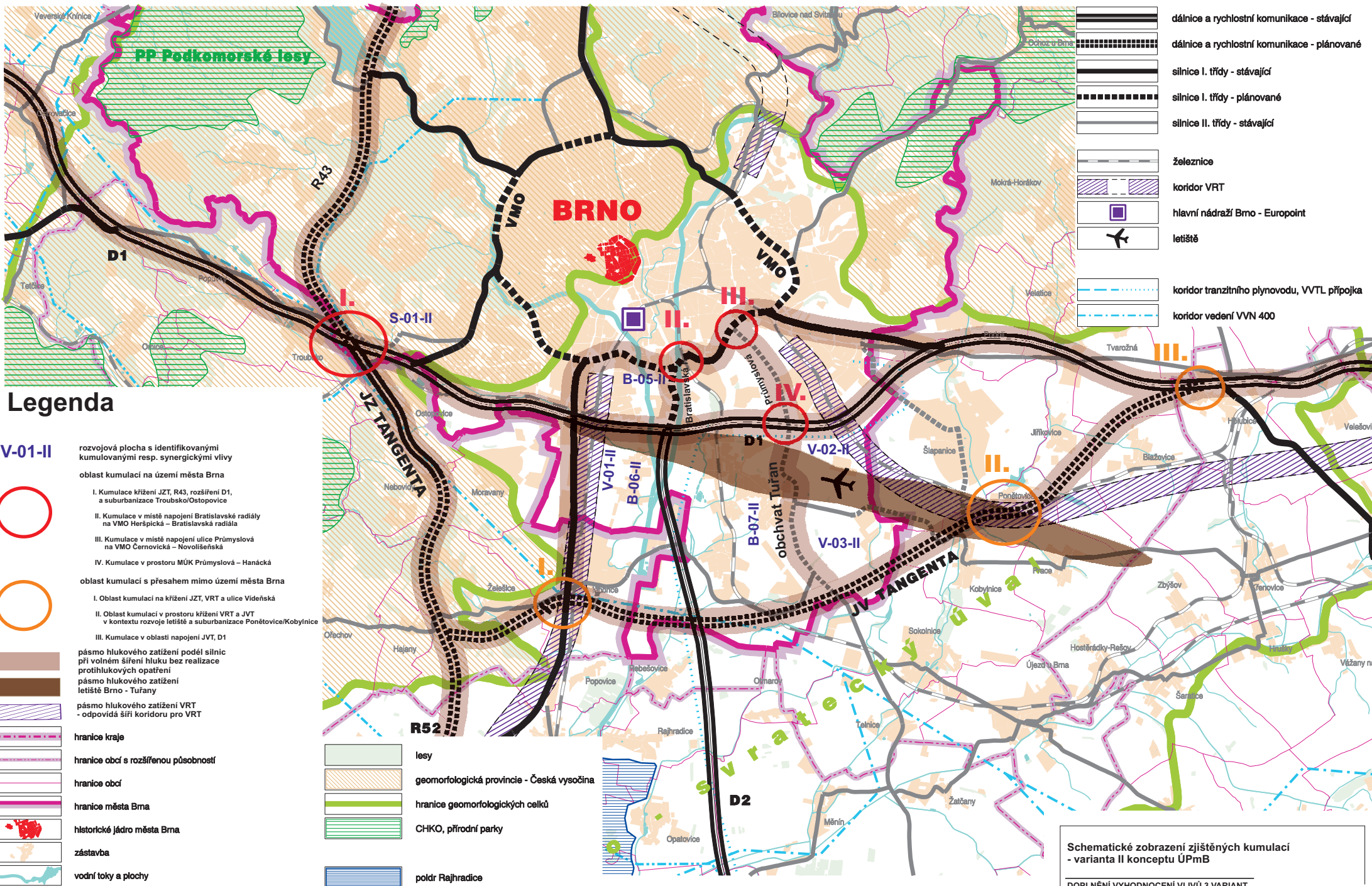
10 ZPRACOVÁNÍ GRAFICKÉHO VÝSTUPU – ZOBRAZENÍ ZJIŠTĚNÝCH KUMULACÍ

Pro grafické znázornění zjištěných kumulací byla zpracována schémata zjištěných kumulativních resp. synergických vlivů pro jednotlivé varianty ilustrující spolupůsobení realizace jednotlivých strategických dopravních staveb, u nichž byly identifikovány kumulativní či synergické vlivy včetně zahrnutí rozvojových lokalit generujících dodatečné dopravní zátěže nebo spolupůsobící z hlediska vlivů na krajinu, půdu či hydrologické poměry území, a to v kontextu již existujících rozvojových záměrů v řešeném území i působících zvenčí, stejně jako záměrů uvažovaných (např. rozvoj letiště, rozvojová zóna Šlapanická terasa apod.).

Pro grafické znázornění působení kumulativních resp. synergických vlivů byly zobrazeny místa kumulací, ať už na území města Brna, resp. s přesahem mimo správní hranice města. Za účelem ilustrace negativního působení strategických dopravních staveb bylo zobrazeno pásmo zatížení hlukem podél koridorů dopravních staveb se zjištěným kumulativním vlivem a hlukové pásmo letiště. Jedná se o orientační zobrazení volného šíření hluku odpovídající zdroji.

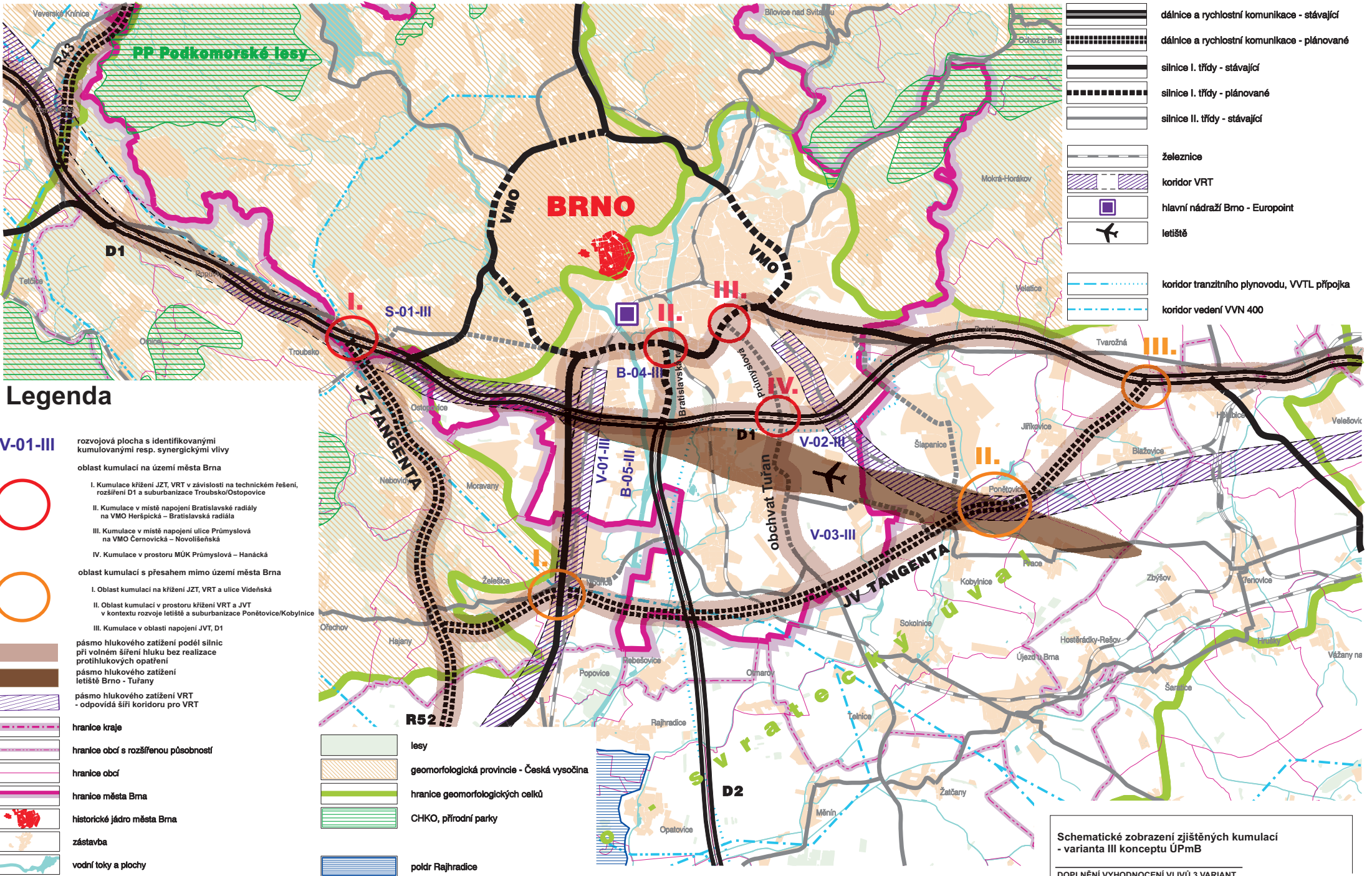
Grafická schémata je třeba chápat jako podklad pro orientaci v území při čtení Doplnění vyhodnocení vlivů 3 variant konceptu nového ÚPMB na životní prostředí o vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů.





Schematické zobrazení zjištěných kumulací
- varianta II konceptu ÚPmB

DOPLNĚNÍ VYHODNOCENÍ VLIVŮ 3 VARIANT
KONCEPTU NOVOHO ÚPmB NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
O VYHODNOCENÍ
SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ



Legenda

- V-01-III** rozvojová plocha s identifikovanými kumulovanými resp. synergickými vlivy
- oblast kumulaci na území města Brna
- I. Kumulace křížení JZT, VRT v závislosti na technickém řešení, rozšíření D1 a suburbanizace Troubsko/Ostopovice
- II. Kumulace v místě napojení Bratislavské radiály na VMO Heršpická – Bratislavská radiála
- III. Kumulace v místě napojení ulice Průmyslová na VMO Černovická – Novolišeňská
- IV. Kumulace v prostoru MUK Průmyslová – Hanácká
- oblast kumulaci s přesahem mimo území města Brna
- I. Oblast kumulaci na křížení JZT, VRT a ulice Videňská
- II. Oblast kumulaci v prostoru křížení VRT a JVT v kontextu rozvoje letiště a suburbanizace Ponětovice/Kobylnice
- III. Kumulace v oblasti napojení JVT, D1
- pásmo hlukového zatížení podél silnic při volném šíření hluku bez realizace protihlukových opatření
- pásmo hlukového zatížení letiště Brno – Tuřany
- pásmo hlukového zatížení VRT - odpovídá šíři koridoru pro VRT
- hranice kraje
- hranice obcí s rozšířenou působností
- hranice obcí
- hranice města Brna
- historické jádro města Brna
- zástavba
- vodní toky a plochy
- lesy
- geomorfologická provincie - Česká vysočina
- hranice geomorfologických celků
- CHKO, přírodní parky
- poldr Rajhradice

Schematické zobrazení zjištěných kumulací
- varianta III konceptu ÚPmB

DOPLNĚNÍ VYHODNOCENÍ VLIVŮ 3 VARIANT
KONCEPTU NOVÉHO ÚPMB NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
O VYHODNOCENÍ
SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ

amec