



KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA BRNA

(VARIANTA I, II, III)

VYHODNOCENÍ VLIVŮ
NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA BRNA

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

Předkladatel

Statutární město Brno

Magistrát města Brna

Odbor územního plánování a rozvoje

Oprávněný zástupce předkladatele:

Ing. Dana Wendscheová, PhD.

Zhotovitel

DHV CR, spol. s r.o.

IČ: 45797170

Sokolovská 100/94

186 00 Praha

Ředitel společnosti:

Ing. Radim Gill

Vedoucí projektu:

Mgr. Martin Zoch

tel.: 236 080 576

e-mail: martin.zoch@dhv.com

Autorský tým

Mgr. Martin Zoch, vedoucí projektu

autorizovaná osoba pro část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků ve smyslu § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění; č. osvědčení: 38483/ENV/08

Pavel Balahura

RNDr. Marek Banaš, PhD., Univerzita Palackého Olomouc

autorizovaná osoba pro část B: Vyhodnocení vlivů konceptu na území Natura 2000

Ing. Vladislav Bízek, CSc.,

Mgr. Vladimíra Khajlová

Ing. Tereza Maříková

MUDr. Eva Rychlíková Zdravotní ústav Kolín

autorizovaná osoba pro vyhodnocování vlivů na veřejné zdraví

RNDr. Tomáš Seidl

RNDr. Ivo Staněk autorizovaná osoba pro část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků ve smyslu § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění; č. osvědčení: 8200/1309/OPV/93 ze dne 25.10.1994

RNDr. Milan Svoboda

Ing. Jiří Vavřínek

Mgr. Jana Vičarová

Obsah dokumentu

TEXTOVÁ ČÁST

SPOLEČNÝ ÚVOD

1. ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA	1
2. METODIKA.....	2
2.1 Základní rámec.....	2
2.2 Vazba na legislativu územního plánování.....	2
3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT ÚPMB	4
3.1 Základní charakteristika varianty I.....	4
3.2 Základní charakteristika varianty II.....	4
3.3 Základní charakteristika varianty III.....	5
4. POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA	7

ČÁST A: VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ DLE PŘÍLOHY K ZÁKONU Č. 183/2006 SB. O ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍM ŘÁDU VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

5. ÚVOD	11
5.1 Východiska	11
5.2 Předmět posouzení	11
5.3 Zpracovatel.....	12
5.4 Proces posuzování, včetně zajištění přístupu k informacím a účasti veřejnosti	12
6. OBSAH A CÍLE KONCEPTU ÚPMB	13
6.1 Obsah konceptu ÚPmb.....	13
6.2 Hlavní cíl a zásady konceptu ÚPmb	15
6.3 Varianty konceptu ÚPmb	15
7. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI.....	16
7.1 Koncepce na národní úrovni	16
7.1.1 Strategie udržitelného rozvoje České republiky, 2004	16
7.1.2 Státní politika životního prostředí České republiky, 2004 – 2010.....	17
7.1.3 Národní program snižování emisí České republiky, 2006	17
7.1.4 Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v ČR	18
7.1.5 Plán odpadového hospodářství České republiky, 2003	18
7.1.6 Koncepce vodohospodářské politiky Ministerstva zemědělství České republiky pro období od vstupu do Evropské unie (2004 – 2010)	19
7.1.7 Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky – Zdraví pro všechny v 21. století a Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky (NEHAP) ...	19
7.1.8 Státní program ochrany přírody a krajiny, 1998	19
7.1.9 Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti, 2005 (NATURA 2000).	20
7.2 Koncepce na úrovni Jihomoravského kraje	20
7.2.1 Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje, 2004	20
7.2.2 Územní energetická koncepce, aktualizace 2008	20

7.2.3	Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje, 2005.....	21
7.2.4	Integrovaný krajský program ke zlepšení kvality ovzduší Jihomoravského kraje, aktualizace 2009	21
7.2.5	Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje, aktualizace 2009	22
7.2.6	Program rozvoje kraje, Jihomoravský kraj, 2005.....	22
7.3	Koncepce na úrovni statutárního města Brna.....	23
7.3.1	Strategický plán rozvoje města Brna - Strategie pro Brno.....	23
7.3.2	Energetická koncepce statutárního města Brna, 2005.....	23
7.3.3	Plán odpadového hospodářství statutárního města Brna 2005,	23
7.3.4	Generel ovzduší – Program snižování emisí statutárního města Brna, aktualizace 2009 ..	23
7.3.5	Generel ovzduší – Program ke zlepšení kvality ovzduší statutárního města Brna, aktualizace 2009	24
7.3.6	Projekt Brno-Zdravé město: Plán zdraví a kvality života	24
8.	ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE	26
8.1	Základní charakteristiky životního prostředí v dotčeném území	26
8.1.1	Příroda a krajina.....	26
8.1.2	Přírodní zdroje	27
8.1.3	Ovzduší	28
8.1.4	Voda.....	29
8.1.5	Půda.....	31
8.1.6	Les	31
8.1.7	Odpady	31
8.1.8	Staré ekologické zátěže a brownfields	32
8.1.9	Hluk	32
8.1.10	Shrnutí	33
8.2	Vývoj životního prostředí bez uplatnění Konceptu	33
9.	CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	35
10.	SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI.....	36
10.1	Současné problémy a jevy životního prostředí s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti	36
10.1.1	Srovnání významnosti vlivů jednotlivých variant koncepce na lokality soustavy Natura 2000	36
10.1.2	Návrh zmírňujících opatření, které vyloučí negativní vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000	36
10.2	Současné problémy v oblasti veřejného zdraví	37
10.3	Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním ÚPD ovlivněny	38
11.	ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE.....	39
11.1	Metodika hodnocení vlivů navrhovaných variant konceptu ÚPmB	39
11.2	Strategické posouzení hlavního cíle konceptu ÚPmB	39
11.3	Strategické posouzení zásad ÚPmB.....	40
11.4	Strategické posouzení koncepčního řešení variant ÚPmB.....	41
11.5	Kvantitativní hodnocení konceptu ÚPmB - bilance ploch s rozdílným způsobem využití	42
11.5.1	Potenciál území města Brna v plochách zástavby	44
11.5.2	Struktura ploch změn	45
11.5.3	Potenciál návrhových rezidenčních ploch	45
11.5.4	Potenciál ploch občanské vybavenosti.....	46

11.5.5 Potenciál ploch pro rekreace	47
11.5.6 Potenciál ploch výroby a skladování.....	47
11.5.7 Územní potenciál rozvojových ploch (z hlediska počtu potenciálně vytvořených pracovních míst)	48
11.5.8 Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě	48
11.5.9 Rozvoj energetických sítí.....	48
11.5.10 Řešení dopravy obecně.....	48
11.5.11 Řešení dopravy v klidu	49
11.5.12 Rozvoj veřejné dopravy	49
11.5.13 Potenciál ploch pro zábor ZPF	49
11.5.14 Zábor PUPFL.....	50
11.5.15 Souhrnné hodnocení kvantitativních kritérií.....	51
11.6 Kvalitativní hodnocení vlivů strategických staveb a rozvojových ploch všech variant na složky ŽP	51
11.6.1 Metodika kvalitativního hodnocení vlivů záměrů	52
11.6.2 Hodnocení vlivů strategických investic na životní prostředí a veřejné zdraví.....	53
11.6.3 Souhrnný komentář k záměrům dopravní a technické infrastruktury kanalizací, návrhy změn, případně doporučení k ÚPmB.....	80
11.6.4 Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví	84
11.6.5 Souhrnný komentář k záměrům rozvojových lokalit, návrhy změn, případně doporučení	122
11.6.6 Souhrnný komentář k záměrům strategických staveb a rozvojových lokalit, návrhy změn, případně doporučení k ÚPmB	125
12. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení	127
12.1 Porovnání vlivů podle jednotlivých variant Konceptu ÚPmB	128
12.2 Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení	130
12.2.1 Expertní metoda klasifikace vlivů na složky životního prostředí.....	130
12.2.2 Metoda hodnocení zdravotních rizik	130
12.3 Problémy při shromažďování údajů	130
13. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	131
14. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ	134
15. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	139
16. NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ.....	141
17. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ	146
17.1 Souhrnné vypořádání Závěru ze zjišťovacího řízení	146
17.2 Souhrnné vypořádání Koordinovaného stanoviska	148
18. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI.....	150

ČÁST B: VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA LOKALITY NATURA 2000

19. VYHODNOCENÍ VLIVŮ KONCEPTU ÚPMB NA LOKALITY NATURA 2000.....	161
---	------------

ČÁST C: VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ PODLE VYBRANÝCH SLEDOVANÝCH JEVŮ OBSAŽENÝCH V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH

20. VÝCHODISKA.....	165
21. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA JEDNOTLIVÁ TÉMATA.....	166
21.1 Socioekonomická a demografická část.....	166
21.1.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	166
21.1.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	167
21.2 Bydlení.....	167
21.2.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	167
21.2.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	167
21.3 Výrobní funkce, ekonomika	168
21.3.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	168
21.3.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	169
21.4 Specifické funkce	170
21.4.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	170
21.4.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	171
21.5 Příroda a krajina	172
21.5.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	172
21.5.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	172
21.6 Životní prostředí	174
21.6.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	174
21.6.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	174
21.7 Dopravní infrastruktura.....	175
21.7.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	175
21.7.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	176
21.8 Technické vybavení území.....	178
21.8.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	178
21.8.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	178
21.9 Širší vztahy Brna	179
21.9.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů	179
21.9.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB	179
22. INDIKÁTORY PRO SLEDOVÁNÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ.....	181

ČÁST D: PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

23. VÝCHODISKA.....	185
24. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT.....	186
25. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA STAV A VÝVOJ HODNOT V ÚZEMÍ.....	193

ČÁST E: VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ DEFINOVANÝCH POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2008

24. VÝCHODISKA.....	197
----------------------------	------------

25. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU KONCEPTU ÚPMB K NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ.....	198
---	------------

ČÁST F:VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA BRNA NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ - SHRNUÍ

26. VÝCHODISKA.....	205
----------------------------	------------

27. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA VYVÁŽENOST VZTAHU ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL V ÚZEMÍ	206
---	------------

27.1 Faktory nevyváženosti vztahu environmentálního, ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje	206
27.1.1 Suburbanizace / dekoncentrace	206
27.1.2 Nárůst osobní a nákladní automobilové dopravy ve městě.....	206
27.1.3 Významné problémy systémů dopravy.....	206
27.1.4 Existence brownfields a starých ekologických zátěží	207
27.1.5 Riziko povodní	207
27.1.6 Omezená kapacita kanalizační sítě	208
27.1.7 Sřety rozvojových ploch a ochrany krajiny	208
27.2 Faktory nevyváženosti vztahu environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje ...	208
27.2.1 Nerovnovážné rozložení ploch zeleně.....	208
27.2.2 Významná zátěž prostředí emisemi PM ₁₀	208
27.2.3 Významná zátěž prostředí hlukem	208
27.2.4 Existence ploch zahrádek	209
27.3 Faktory nevyváženosti vztahu ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje	209
27.3.1 Nízký podíl výrobních ploch vzhledem k ostatním typům ploch	209
27.3.2 Nedostatek sportovních zařízení a špatný stav stávajících sportovních zařízení	209
27.3.3 Neexistence určitých typů kulturních a společenských zařízení	209

28. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU KONCEPTU ÚPMB K VYTVÁŘENÍ PODMÍNEK PRO PŘEDCHÁZENÍ RIZIK A OHROŽENÍ.....	210
---	------------

28.1 Rizika a ohrožení.....	210
28.2 Přínosy konceptu ÚPmP	210
28.3 Shrnutí	211

29. VZÁJEMNÉ POSOUZENÍ VARIANT	212
---	------------

29.1 Posouzení variant kvantitativními kritérii	212
29.1.1 Vymezení kritérií	212
29.1.2 Zdůvodnění výběru kvantitativních kritérií	214
29.1.3 Potenciál území města Brna v plochách zástavby	214
29.1.4 Struktura ploch změn (podíl ploch přestavby a nových rozvojových ploch)	215
29.1.5 Potenciál návrhových rezidenčních ploch	215
29.1.6 Potenciál ploch občanské vybavenosti.....	216
29.1.7 Potenciál ploch pro rekreaci	217
29.1.8 Potenciál ploch výroby a skladování.....	218
29.1.9 Potenciálně vytvořená pracovní místa.....	218
29.1.10 Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě	218
29.1.11 Rozvoj energetických sítí	219
29.1.12 Řešení dopravy obecně.....	219
29.1.13 Řešení dopravy v klidu	219
29.1.14 Rozvoj veřejné dopravy	219
29.1.15 Souhrnné hodnocení kvantitativních kritérií.....	219
29.2 Posouzení variant kvalitativními kritérii	220

29.2.1 Vymezení kritérií	220
29.2.2 Zdůvodnění výběru kvalitativních kritérií.....	221
29.2.3 Požadavky na zábory zemědělského půdního fondu pro plochy stavebního charakteru	222
29.2.4 Zábor PUPFL	222
29.2.5 Kompenzace navrhovaných záborů lesa	222
29.2.6 Navrhované plochy městské a krajinné zeleně a plochy lesa	223
29.2.7 Výměra ploch přestavby (revitalizovaných „brownfields“)	223
29.2.8 Míra dopravní zátěže	224
29.2.9 Míra imisní zátěže.....	224
29.2.10 Míra hlukové zátěže	224
29.2.11 Navrhované plochy pro kulturní zařízení	224
29.2.12 Navrhované plochy pro sportovní zařízení	225
29.2.13 Souhrnné hodnocení kvalitativních kritérií.....	225
29.3 Posouzení variant specifickými kritérii	225
29.3.1 Vymezení specifických kritérií globálních	226
29.3.2 Vymezení specifických kritérií lokálních	227
29.3.3 Prostorová a funkční vyváženost území	228
29.3.4 Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší	229
29.3.5 Oblasti se zvýšenou hlukovou zátěží.....	231
29.3.6 Řešení silniční dopravy.....	232
29.3.7 Řešení hromadné dopravy	232
29.3.8 Řešení protipovodňových opatření	233
29.3.9 Koncepce uspořádání krajiny	233
29.3.10 Distribuce návrhových ploch zeleně mezi severní a jižní část města.....	234
29.3.11 Souhrnné hodnocení specifických kritérií globálních.....	234
29.3.12 Využití „brownfields“ v oblasti areálu Zetor.....	235
29.3.13 Řešení lokality Kasárna v Černých polích („brownfield“).....	235
29.3.14 Řešení lokality Zbrojovka („brownfield“)	235
29.3.15 Využití „brownfields“ v oblasti areálu Královopolská strojírna	235
29.3.16 Řešení lokality Obřany („zahrádky“)	236
29.3.17 Řešení lokality Bosonohy („zahrádky“)	236
29.3.18 Řešení lokality Sadová („zahrádky“).....	236
29.3.19 Řešení dopravní obslužnosti lokalit Bystrc a Kamechy	236
29.3.20 Soulad se sítí NATURA 2000	236
29.3.21 Územní potenciál rozvojových výrobních ploch („velké Tuřany“ versus „malé Tuřany“ versus varianta III – Tuřany)	237
29.3.22 Využití BPP Černovická terasa.....	237
29.3.23 Využití průmyslové zóny Tuřany.....	237
29.3.24 Nové využití ploch uvolněných přestavbou ŽUB	237
29.3.25 Souhrnné hodnocení specifických kritérií lokálních.....	237
29.4 Výsledné porovnání variant.....	239
29.5 Závěrečné doporučení	239

SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY:

1.

Posouzení vlivu koncepce „Územní plán města Brna“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. RNDr. Marek Banaš, Ph.D., 2009.

Seznam zkratek

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
BPZ	Brněnská průmyslová zóna
BRKO	biologicky rozložitelný komunální odpad
BSK5	biochemická spotřeba kyslíku
BZN	benzen
CBD	úmluva o biologické rozmanitosti
CEHO	Centrum pro hospodaření s odpady
CENIA	Česká informační agentura životního prostředí
ČGS	Česká geologická služba
CHKO	chráněná krajinná oblast
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna/y/ odpadních vod
ČR	Česká republika
HDP	hrubý domácí produkt
EIA	posuzování vlivů záměru na životní prostředí
EK, EC	Evropská komise
EO	ekvivalentní obyvatel
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita (soustava Natura 2000)
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněná ložisková území
CHSK	chemická spotřeba kyslíku
IČ	identifikační číslo
JT	jižní tangenta
JVT	jihovýchodní tangenta
JZT	jihozápadní tangenta
IPPC	integrovaná prevence a omezování znečištění
KÚ KV	krajský úřad kraje Vysočina
k.ú.	katastrální území
LPF	lesní půdní fond
LV+MT	limitní hodnota + mez tolerance
MMB	Magistrát města Brna
MMR ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MPSV ČR	Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZ ČR	Ministerstvo zdravotnictví ČR
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí ČR
NATURA 2000	soustava chráněných území Natura 2000, tvořená evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO)
NRBC	nadregionální biocentrum
NRBK	nadregionální biokoridor
NL	nerozpuštěné látky

NO _x	oxidy dusíku
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NPÚ	Národní památkový ústav ČR
NRP	Národní rozvojový plán
OK	odlehčovací komora
ORP	obec s rozšířenou působností
OZE	obnovitelné zdroje energie
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
PAU	polyaromatické uhlovodíky
PCB	polychlorované bifenylly
PM ₁₀ , PM _{2,5}	suspendované částice frakce 10 nebo 2,5 (prašný aerosol)
POH	plán odpadového hospodářství
POÚ	obec s pověřeným obecním úřadem
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	Politika územního rozvoje České republiky
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
REZZO	registr emisí a zdrojů znečišťování ovzduší
RL	rozvojová lokalita
RN	retenční nádrž
SEA	posuzování vlivů koncepce na životní prostředí
SPŽP	Státní politika životního prostředí ČR na rok 2004 - 2010
SUR	Strategie udržitelného rozvoje ČR
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPmB	Územní plán města Brna
US EPA	Agentura pro ochranu životního prostředí v USA
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚSOP	ústřední seznam ochrany přírody
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ŽP	životní prostředí

SPOLEČNÝ ÚVOD

1. ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA

Udržitelný rozvoj je v legislativě pro oblast územního plánování vnímán jako „rozvoj spočívající ve vyváženém vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území a který uspokojuje potřeby současné generace a generací budoucích“¹. Tomuto přístupu se podřizuje zpracování územně analytických podkladů i vlastní územně plánovací dokumentace nejen po stránce věcné, ale i formální.

Uvedená definice udržitelného rozvoje území vychází zčásti z klasické a široce přijaté definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987, která považuje rozvoj za udržitelný tehdy, naplní-li potřeby současné generace, aniž by ohrozil možnosti naplnit potřeby generací příštích. Definice udržitelného rozvoje založená na pojmu „potřeby příštích generací“ však naráží na problém, jak tyto budoucí potřeby při současné dynamice vývoje ve všech oblastech lidského života definovat. Příkladem mohou být představy, které panovaly o realitě první dekády 21. století v šedesátých a sedmdesátých letech století dvacátého ve srovnání se současným stavem.

Obsah pojmu udržitelný rozvoj se během uplynulých dvaceti let vyvíjel. Světový summit o udržitelném rozvoji (Johannesburg 2002), zdůraznil, že cílem je takový rozvoj, který zajistí rovnováhu mezi třemi základními pilíři: sociálním, ekonomickým a environmentálním, jak symbolicky vyjádřilo jeho heslo: lidé, planeta, prosperita. Podstatou udržitelnosti je naplnění tří základních cílů:

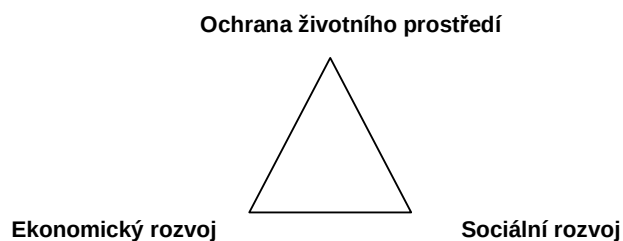
- sociální rozvoj, který respektuje potřeby všech;
- účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů;
- udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti.

Tato definice obsahuje těžko uchopitelný pojem „potřeby všech“ což v znemožňuje její použitelnost.

Pro praktické použití v oblasti plánování rozvoje bylo nutno nalézt operativní tvar, který by umožnil jednoduchým způsobem alespoň posuzovat zda vývoj směřuje k udržitelnosti či zda se od ní vzdaluje. Je zřejmé, že tento tvar je do značné míry zjednodušením reality, s nímž je při posuzování udržitelnosti nutno počítat.

Vymezení prakticky použitelného tvaru vychází z faktu, že prostor, jež je předmětem zájmu (město, kraj, země) je dynamickým systémem (resp. jeho součástí). U každého systému je klíčovou charakteristikou rovnováha. Systém, který je schopen zachovat rovnováhu, je udržitelný, systém, který se vzdaluje od rovnováhy, se dříve či později zhroutí, respektive se přesune do jiného rovnovážného stavu. Nerovnovážné systémy existují pouze díky externí „intervenci“ zajišťující jejich přetrvávání.

Cílem je tedy **snaha o dosažení co nejvyšší dynamické rovnováhy mezi ekonomickým rozvojem, sociálním rozvojem a ochranou životního prostředí**. Názorným a snadno srozumitelným vyjádřením **ideální rovnováhy je rovnostranný trojúhelník**.



Z grafického znázornění vyplývají 3 binární vztahy, poskytující základní popis rovnovážnosti či nerovnovážnosti vzhledem k pilířům udržitelného rozvoje:

- ekonomický rozvoj versus ochrana životního prostředí,
- ekonomický rozvoj versus sociální rozvoj,
- ochrana životního prostředí versus sociální rozvoj.

¹ § 18 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu

2. METODIKA

2.1 Základní rámec

V současné době neexistuje obecně přijímaná standardní univerzální metodika posuzování vlivů územně plánovacích dokumentací na udržitelnost. V uplynulých letech nicméně bylo vypracováno mnoho jednotlivých metod² více či méně vhodných pro posuzování různých strategických dokumentů, iniciativ, aktivit atp.

Evropská komise připravila v roce 2005 příručku³ podrobně popisující metodiku analýzy environmentálních, ekonomických a sociálních dopadů strategických a koncepčních opatření a dokumentů. I když to není v názvu explicitně uvedeno, jedná se z věcného hlediska o posuzování udržitelnosti. Vzhledem k tomu, že mnohé z užívaných metod jsou poměrně složité a proto obtížně sdělitelné, formuloval hodnotitel svou vlastní jednoduchou metodiku posuzování udržitelnosti (DHV SAM).

Navrhovaná metoda posuzování udržitelnosti (sustainability assessment method) je založena na identifikaci a posouzení rovnovážných a nerovnovážných (konfliktních) faktorů u každého z tří binárních vztahů:

- ekonomický rozvoj versus ochrana životního prostředí;
- ekonomický rozvoj versus sociální rozvoj;
- ochrana životního prostředí versus sociální rozvoj.

Cílem metody je popsat problém (systém) omezeným množstvím co nejvýstižnějších parametrů (faktorů), stanovit jejich vzájemnou významnost a konečně definovat klíčové (prioritní) faktory.

Metodika byla formulována především za účelem posuzování strategických dokumentů, koncepcí, politik atp. Vzhledem k velmi specifickému charakteru konceptu územního plánu bylo nutno metodu SAM poněkud specifikovat. Metodika DHV SAM byla uzpůsobena požadavku příslušného právního předpisu na vypracování analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území (SWOT analýzy) tak, že současné (existující) rovnovážné faktory budou považovány za „silné stránky“, očekávané (budoucí) rovnovážné faktory budou považovány za „příležitosti“, současné (existující) nerovnovážné (konfliktní) faktory budou považovány za „slabé stránky“, očekávané (budoucí) nerovnovážné (konfliktní) faktory budou považovány za „hrozby (rizika)“.

2.2 Vazba na legislativu územního plánování

Předložené „Vyhodnocení vlivů konceptu Územního plánu města Brna“ na udržitelný rozvoj je zpracováno v souladu s § 48 odst. 1 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“). Obsah dokumentace je po formální stránce shodný s přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Posouzení obsahuje tyto části:

- A: Posouzení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zákonu č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů.
- B: Vyhodnocení vlivů na území NATURA 2000.
- C: Vyhodnocení vlivů na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech.
- D: Předpokládané vlivy na výsledky analýzy SWOT
- E: Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování.

² viz např. Gibson R.G. et al.: „Sustainability Assessment: Criteria and Processes“, Earthscan / James & James, London 2005

³ Impact Assessment Guidelines, SEC (2005) 791

F: Shrnutí

Předmětem posouzení jsou všechny varianty konceptu Územního plánu města Brna (dále též „koncept ÚPmB“)

Problémem úplnosti posouzení ve smyslu výše uvedených právních předpisů je fakt, že zpracování nového Územního plánu u města Brna byla zahájeno v době účinnosti původního stavebního zákona (č. 50/1977 Sb.), který byl zaměřen na udržitelný rozvoj pouze nepřímo. Zásadní je, že předchozí stavební zákon nedefinoval institut územně analytických podkladů a rozboru udržitelného rozvoje jako jejich součástí. Podle přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. je přitom rozbor udržitelného rozvoje území výchozím dokumentem, k němuž je vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj v částech C, D a F vztaženo.

Vyhodnocení vlivů variant I a II konceptu ÚPmB bylo provedeno za situace, kdy neexistovaly Územně analytické podklady (ÚAP) pro správní obvod ORP Brno, které jsou výše uvedenou legislativou považovány za základní výchozí dokument pro vyhodnocení vlivů.

ÚAP byly k dispozici až při zpracování vyhodnocení vlivů varianty III. Se zadavatelem bylo dohodnuto, že vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB na stav a vývoj území v části C bude i pro třetí variantu provedeno shodně jako pro varianty I a II.

Naopak vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB na výsledky analýzy SWOT v části D bylo pro všechny varianty přepracováno a vztaženo k SWOT analýze uvedené v rozboru udržitelného rozvoje území v ÚAP.

Část E rovněž nemohla být zpracována dle požadavků přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., neboť předmětem této části je vyhodnocení přínosu konceptu ÚPmB k naplnění priorit územního plánování definovaných Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ty však nebyly v době vyhodnocení vydány.

Zhotovitel vyhodnocení vlivů postupoval takto:

Část A je zpracována v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Část B je zpracována v souladu s požadavky § 45 a §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Pro posouzení vlivů ÚPmB na stav a vývoj území v **části C** byla využita zejména část 6 Průzkumů a rozborů. Pro jednotlivá témata zde uvedená jsou navrženy základní indikační jevy (indikátory) pro další sledování.

Pro **část D** byla zvolena jako referenční SWOT analýza z ÚAP pro ORP Brno.

Část E hodnotí přínos konceptu ÚPmB k prioritám územního plánování stanoveným v aktuální Politice územního rozvoje České republiky (dále „PÚR 2008“, která byla v době zpracování vyhodnocení jediným z hlediska aktuálnosti odpovídajícím nadřazeným dokumentem územního plánování.

Vyhodnocení v **části F** vychází opět z hlavních témat k řešení v územním plánu definovaným v průzkumech a rozborech a v zadání a posuzuje je z hlediska vyváženosti rozvoje a z hlediska možných rizik pro generaci současnou a generace budoucí.

Při posouzení vlivů konceptu ÚPmB na udržitelný rozvoj je nutné si uvědomit fakt, že samotné návrhy změn vymezené v územním plánu a s nimi spojené regulativy pouze podmiňují řadu činností (zejména v oblasti výstavby), které budou mít na udržitelnost přímý vliv. Z toho vyplývá, že hodnocení vlivů konceptu ÚPmB je do značné míry přiblížením k reálným vztahům a interakcím a vodítkem pro budoucí rozhodovací procesy.

3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT ÚPMB

Původní Zadání Územního plánu města Brna schválené 11. 4. 2006 požaduje řešení konceptu ve dvou variantách:

„Variantně proveďte potenciální dlouhodobé rozvojové směry města, a to jejich situování i rozsah. Obě varianty konceptu (I a II), budou splňovat zadání a z hlediska celkového rozsahu rozvoje města budou srovnatelné, variantně bude řešeno situování jednotlivých rozvojových směrů a jejich vlastní rozsah. Základem variantního řešení konceptu budou možnosti rozvoje hlavního jižního směru (Heršpice–Modřice), tzn. možnosti rozvoje území potenciálně ohroženého záplavami.“

Jak uvádí zpracovatel konceptu ÚPmB, v průběhu prací na konceptu se ukázalo, že rozdíly v rozsahu území dotčeného záplavami způsobené variantním řešením protipovodňové ochrany nejsou v měřítku města zásadní a dotýkají se rozsahu retenčních ploch v k.ú. Horní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice, Chrlice, Brněnské Ivanovice. Protože ale stávající zastavěné území uvedených katastrů musí být vždy chráněna, bude tak chráněna i velká část navazujících navrhovaných zastavitelných ploch.

Jako v zásadě invariantní jsou navrženy také principy ochrany přírodního zázemí města a ochrana jeho hodnot – jejich význam pro město je tak velký, že jsou respektovány v obou variantách, rozdíly jsou v intenzitě využívání pořiční nivy na soutoku Svratky a Svitavy a využití okolí brněnské přehrady.

Využití rozvojové oblasti Dolních Heršpic a Přízřenic v jižním segmentu je totožné co do rozsahu v obou variantách (I a II), liší se způsobem využití a proporcemi mezi plochami bydlení a výroby.

Nosným motivem variantního řešení (I a II) je tak urbanizační vliv průmyslové zóny Tuřany – Šlapanice, která generuje rozvoj přilehlých oblastí města i v dalších funkcích – bydlení a vybavenosti.

Varianta III se vyznačuje vedením rychlostní komunikace R43 mimo území města Brna. Byla vybrána varianta C – R 43 v Boskovické brázdě, která 30. 4. 2009 nemá oporu v územních plánech dotčených obcí. Ostatní komunikační síť je obdobná jako ve variantě II. Přitom urbanistická část varianty III redukovala některé rozvojové plochy s cílem odlehčení komunikačního systému.

Varianty konceptu lze proto charakterizovat takto:

- I. varianta jihovýchodního rozvojového směru;**
- II. varianta vyvážená;**
- III. varianta bez R 43 na území města.**

3.1 Základní charakteristika varianty I.

Velkému rozvoji průmyslové zóny Tuřany odpovídá vyšší stupeň využití disponibilních ploch v jižním a 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 těžiště 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 kolejíště Českých drah. Velký městský okruh je veden v jižním segmentu v tunelu pod Mariánským náměstím v Komárově.

3.2 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 redukovaném rozsahu bez ucelené 235 ha plochy východně od obchvatu Tuřan;
- menší rozsah rekreační oblasti Holásecká jezera, větší rozsah krajinné zeleně v poříční 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.

3.3 Základní charakteristika varianty III.

Na základě rozhodnutí Rady města Brna z 23. 9. 2008 byl pro zpracování varianty III konceptu vybrán případ C – R 43 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.

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 R 43, varianta K5 (HBH s.r.o), je od Malhostovic, kde se napojuje spojka na Lipůvku a severní přivaděč do Brna, vedena Boskovickou brázdou a napojena do dálnice D1 u Ostrovačic. V koridoru R 43 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 prověřována různá kompenzační opatření na komunikační síti, která by částečně nahradila ochrannou funkci původní stopy R 43 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 Vejrostovy,
- Komín – plochy bydlení severně od Řezáčovy a za hřbitovem,
- Medlánky – Řečkovice – Ivanovice - menší rozsah ploch bydlení,
- Ivanovice – plochy lehké výroby mezi ulicí Černohorskou 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. POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA

Dokumentace

- Územní plán města Brna. Průzkumy a rozbor. Arch.Design Brno, 2005.
- Zadání Územního plánu města Brna schválené Zastupitelstvem města Brna dne 11. 4. 2006.
- Změna Zadání Územního plánu města Brna schválená Zastupitelstvem města Brna dne 19. prosince 2006.
- Územní plán města Brna. Koncept. Varianty I. a II.. Arch. Design, 2007.
- Územní plán města Brna. Koncept. Varianty I., II. a III. Arch. Design, 2009.
- Územně analytické podklady Brno. Atelier ERA, 2008.

Základní podklady

- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších zákonů.
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 93/2004 Sb.).
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.
- Národní rozvojový plán, 2006.
- Politika územního rozvoje České republiky. ÚÚR Brno 2009.
- Strategie udržitelného rozvoje České republiky. ÚÚR Brno 2006.
- Stav životního prostředí v jednotlivých krajích České republiky, Jihomoravský kraj, 2006, MŽP a Cenia, ČSÚ.
- Metodika posuzování vlivů koncepcí na ŽP vydaná MŽP, 2004.
- Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území. Metodický pokyn (pracovní verze k ověření). ÚÚR Brno 2008.
- Stav životního prostředí na území České republiky 1989 – 2004, Cenia, 2005.
- Zpráva o životním prostředí České republiky v roce 2006, ISBN 80–85087–56–1, MŽP, 2007.
- "Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes".
- Národní číselník ukazatelů pro období 2007-2013, MMR, 2006.
- Horizontální témata od shora dolů v dokumentaci, říjen 2006, MMR ČR.
- Atlas klimatických oblastí; Quitt; 1975.
- Culek, M.: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha 1995.
- Kolektiv: Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Geografický ústav ČSAV Brno, FVŽP, Praha 1992.
- Internetové stránky MŽP, krajských úřadů krajů ČR, ČHMÚ, ČSÚ, OHS atd.
- Právní předpisy týkající se životního prostředí a ochrany zdraví obyvatel, normy a metodické pokyny MŽP.
- Internetové zdroje: www.czso.cz, www.mze.cz, www.env.cz, www.cenia.cz apod.
- Hodnocení vlivu na zdraví obyvatel podle zákona č.100/2001 Sb., v platném znění Konceptu územního plánu města Brna. MUDr. Eva Rychlíková, MUDr. Josef Míka, Zdravotní ústav se sídlem v Kolíně, pobočka Praha, 2007-2008.
- Manuál prevence ve veřejném zdraví, Praha, SZÚ, 2000.
- Guideline for Community Noise, WHO, Copenhagen 1999.

- Ústav zdravotnických informací a statistiky - ročenky
http://www.uzis.cz/news.php?mnu_id=1000
- Směrnice Rady č. 92/43/EEC z 21.5.1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (NATURA 2000).
- Dále byla použita spisová agenda týkající se posuzované koncepce a internetové zdroje:
<http://stanoviste.natura2000.cz> , <http://ptaci.natura2000.cz>, <http://www.env.cz>.

Další podklady

- Bajer T., Kotulán J.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na obyvatelstvo. EIA č. 2/98. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1998.
- Bláha K., Cikrt M.: Základy hodnocení zdravotních rizik. Státní zdravotní ústav, Praha, 1996.
- Czudek T. a kol.: Geomorfologické členění ČSR. Stud geogr., 23, Brno, 1972.
- Macháček M.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti záměrů na přírodu a krajinu. EIA č.3/98. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1998.

ČÁST A:

**VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ DLE
PŘÍLOHY K ZÁKONU Č. 183/2006 SB. O ÚZEMNÍM
PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍM ŘÁDU VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH
PŘEDPISŮ**

5. ÚVOD

5.1 Východiska

Předložené Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace „Koncept územního plánu města Brna“ na životní prostředí (dále také Vyhodnocení) je zpracováno na základě § 10i zákona ČR č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, v rozsahu přílohy stavebního zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Obsah a rozsah Vyhodnocení dále vychází ze Závěrů zjišťovacího řízení podle § 10d) citovaného zákona a § 20 odst. 3 zákona č. 50/1976 Sb., vydaných odborem životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 27.9.2005, pod č.j. JMK35617/2005/OŽP/Mar (pro I. a II. variantu), z Koordinovaného stanoviska podle § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů., vydaných odborem životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 25.4.2007, pod č.j. JMK 40942/2007 (pro III. Variantu).

V souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, je vyhodnocen vliv Konceptu územního plánu města Brna na životní prostředí a také vliv na veřejné zdraví a dle zákona ČR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, rovněž vliv konceptu ÚPmB na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000).

Při naplňování požadavků posuzování zpracovatel vycházel z § 10i zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, § 48 odst. 1. zákona č. 183/2006 Sb., závěrů zjišťovacího řízení a koordinovaného stanoviska, postupu dohodnutého s Krajským úřadem Jihomoravského kraje a konzultací s Ministerstvem životního prostředí.

Při zpracování Vyhodnocení byla využita metodická doporučení příručky “Horizontální témata odshora dolů v dokumentaci” (návrh indikátorů pracovní skupiny MMR ČR) a z publikace “Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes”. Bylo čerpáno i z Vyhodnocení vlivů Národního rozvojového plánu ČR na životní prostředí a byla využita další metodická doporučení i zdroje informací. Hlavní použité materiály jsou uvedeny v úvodu tohoto vyhodnocení v kapitole 4. „Použité podklady a literatura“.

V další fázi procesu projednání konceptu ÚPmB budou vypořádány připomínky dotčených orgánů a veřejnosti.

Základním podkladem, který byl podroben hodnocení, byly průběžné verze Konceptu územního plánu města Brna (dále také Koncept ÚPmB) s tím, že poslední verzí, k níž se toto Vyhodnocení vztahuje (upřesnění obsahu, terminologie, atd.), je „Územní plán města Brna, koncept“, Arch. Design, s.r.o., ze dne 22.10.2007 doplněnou v březnu 2008 (I. a II. varianta) a dále finální verze ze dne 21.10.2009 (pro všechny tři varianty). Kromě samotného Konceptu byly využity také konzultace, koncepční podklady a informace předané zpracovatelům Vyhodnocení předkladatelem a zpracovatelem Konceptu ÚPmB.

Soulad uvedené koncepce s povinnostmi, vyplývajícími ze zákonných ustanovení, byl konfrontován se současně platnou legislativou. Existují-li další závažné skutečnosti, které by na posuzování koncepce mohly mít zásadní vliv, nebyly zpracovateli Vyhodnocení koncepce v době jeho zpracování známy.

5.2 Předmět posouzení

Předmětem posouzení variantních řešení Konceptu ÚPmB na životní prostředí je území statutárního města Brna vymezené jeho 29 městskými částmi. Variantní řešení zahrnuje tři varianty konceptu. Z hlediska rozdílného pojetí variant I, II a varianty III, je nezbytné promítnout do posouzení i širší vztahy v souvislosti s vedením koridoru R43 a následné dopady tohoto řešení.

Nový Územní plán města Brna je připravován s výhledem platnosti v letech 2010 – 2020.

Předmětem posouzení konceptu ÚPmB 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.

Seznam hodnocených rozvojových lokalit je uveden také v části urbanisticko-ekonomické hodnocení ÚPmB a v kapitole 6.1 tohoto Vyhodnocení.

5.3 Zpracovatel

Zpracovatelem Konceptu ÚPmB je společnost Arch.Design, s.r.o., Stránského 39, 616 00 Brno (dále jen zpracovatel Konceptu ÚPmB).

5.4 Proces posuzování, včetně zajištění přístupu k informacím a účasti veřejnosti

Procedura posouzení Konceptu ÚPmB probíhá v působnosti Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Koncept ÚP podléhá posuzování vlivu koncepce na životní prostředí ve smyslu § 10i) zákona ČR č. 100/2001 Sb., v platném znění, při postupu definovaném § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

1. Krajský úřad Jihomoravského kraje jako dotčený správní úřad ve smyslu § 20 odst. 3 stavebního zákona obdržel dne 9.9.2005 Oznámení o veřejném projednání Zadání Územního plánu statutárního města Brna, ze dne 7.9.2005, který v souladu se stavebním zákonem a § 17 vyhlášky č. 135/2001 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, ve znění pozdějších předpisů, zajistil Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje jako pořizovatel územně plánovací dokumentace pro město Brno.
2. Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje obdržel „Návrh zadání Územního plánu Statutárního města Brna“ - stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí podle § 20 odst. 3 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, dopisem pod č.j. JMK35617/2005/OŽP/Mar ze dne 27.9.2005 (závěry zjišťovacího řízení).
3. Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu vydal ve smyslu § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, koordinované stanovisko ze dne 25.4.2007, pod č.j. JMK 40942/2007 (pro III. variantu).
4. Na vstupním výrobním výboru 18.7.2007 byl posuzovatelem prezentován předběžný postup a harmonogram posuzování, kterým se dále řídí předkladatel konceptu ÚP (MMB) i zpracovatel Konceptu ÚPmB.
5. Dne 9.10.2007 byla na druhém výrobním výboru představena Metodika posuzování územního plánu města Brna z hlediska udržitelného rozvoje a vyhodnocení vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.
6. Dne 13.12.2007 byla na třetím výrobním výboru představeno Vyhodnocení územního plánu města Brna z hlediska udržitelného rozvoje vč. posouzení na soustavu NATURA 2000, Metodika posuzování územního plánu města Brna z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví a jeho vyhodnocení (pro varianty I a II).
7. Na výrobním výboru dne 15.12.2009 byly prezentovány předběžné výsledky posouzení vlivů všech třech variant ÚPmB na životní prostředí a veřejné zdraví resp. udržitelný rozvoj vč. posouzení na soustavu NATURA 2000.

Součástí procedury posuzování vlivu na životní v rámci SEA je také zapojení veřejnosti v koordinaci s pořizovatelem.

Informace o přípravě nového územního plánu města Brna jsou průběžně publikovány na webové stránce pořizovatele ÚPmB <http://www.brno.cz> a obdobně bude postupováno v případě vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB na udržitelný rozvoj.

6. OBSAH A CÍLE KONCEPTU ÚPMB

6.1 Obsah konceptu ÚPmB

Koncept Územního plán města Brna (koncept ÚPmB) byl zpracován na základě požadavků nového stavebního zákona (č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů) a jeho prováděcí vyhlášky (č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti) s využitím metod strategického a územního plánování.

Koncept ÚPmB stanovuje základní principy a podmínky utváření města Brna. Územní plán bude sloužit pro účely správného rozhodování o umístění činností, staveb, objektů a zařízení na území města Brna.

Vydaným územním plánem se řídí rozhodování územně a věcně příslušných orgánů státní správy a samosprávy při územním a stavebním řízení, popřípadě při správních řízeních souvisejících, nestanoví-li zvláštní předpisy jinak, jimiž se zakládá vznik, změna nebo zánik práv a povinností fyzických a právnických osob při uspořádání a užívání území.

V návaznosti na postup posouzení vlivů konceptu ÚPmB je důležité zdůraznit, že zadání územního plánu nestanoví explicitně rozsah ploch jednotlivých funkcí ani počet obyvatel, počet pracovních příležitostí a kapacitní parametry vybavenosti. Navržený rozsah rozvoje města proto vychází z naplnění zastavitelných ploch a ploch přestavby při zachování rovnováhy mezi ochranou přírodních hodnot města a jeho rozvojem. Potenciál města je stanoven ve variantách a je upřesněn cíli konceptu ÚPmB.

Koncept ÚPmB vychází z požadavků výše uvedené legislativy, textová část tvoří spolu s odůvodněním konceptu jeden dokument. Grafická část doplňuje textovou část sadou výkresů a schémat v předepsaném měřítku.

I. Územní plán

- textová část a odůvodnění územního plánu
- tabulková část (struktura a zábory ZPF a PUPFL)

II. Grafická část

- výkresy a schémata

Obsah posuzovaného dokumentu – textové části včetně odůvodnění konceptu ÚPmB:

1. Brno v sídelní struktuře;
2. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj;
3. Základní členění území;
4. Podmínky využití území;
5. Využití území, veřejná; infrastruktura;
6. Rozvojové lokality;
7. Územní studie a regulační plány;
8. Veřejně prospěšné stavby, opatření a asanace;
9. Ekonomická část;
10. Pojmy;
11. Údaje o splnění zadání;
12. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond;
13. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na pozemky určené k plnění funkce lesa;
14. Ochrana obyvatel;
15. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj.

Kapitoly 11.-13. konceptu ÚPmB obsahují popis rozvojových lokalit, jejich výčet je uveden v následující tabulce A.1.

Tabulka A.1 - Navržené rozvojové lokality varianty I a II 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
12.	Tuřany - D1	Líšeň - Zetor	
13.	Průmyslová zóna Tuřany		
14.	Bosonohy – Pražská		
15.	Líšeň – Zetor		

Základní podmínky využití území

Základní skladebnou jednotkou využití území je základní plocha. Pro každou základní plochu je stanoven typ plochy s rozdílným způsobem využití. Základní plochy je stabilizovaná nebo jako plocha změn. Plochy změn jsou buď plochy zastavitelné nebo plochy přestavby.

Přehled typů ploch

V územním plánu města Brna a v Hlavním výkrese (č. 2.1.I, 2.1.II a 2.1.III) jsou zobrazeny základní plochy resp. plochy s rozdílným způsobem využití:

B	plochy bydlení
C	plochy smíšené obytné
V	plochy veřejné vybavenosti
W	plochy komerční vybavenosti
X	plochy nákupních a zábavních center a zvláštních areálů
S	plochy sportu
P	plochy výroby a skladování
E	plochy lehké výroby
Y	plochy transformace
T	plochy technické infrastruktury
D	plochy dopravní infrastruktury
O	plochy veřejné obsluhy území
Z	plochy městské zeleně
R	plochy rekreace
I	plochy zahrádek
K	plochy krajinné zeleně
L	plochy lesní
A	plochy zemědělské

H plochy vodní a vodohospodářské

6.2 Hlavní cíl a zásady konceptu ÚPmB

Hlavním cílem nového územního plánu je dle Zadání Územního plánu města Brna: „**Trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna, s nimiž 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 nejhodnotnější 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, drážní 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 zakomponování 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.

6.3 Varianty konceptu ÚPmB

Zadání Územního plánu města Brna vymezuje řešení konceptu ÚPmB ve třech variantách.

Popis variant řešení konceptu ÚPmB byl uveden v kapitole 3. tohoto dokumentu.

7. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI

V této kapitole jsou uvedeny hlavní a zároveň relevantní strategické dokumenty, které mohou mít vztah k hodnocenému dokumentu a případně vliv na provádění ÚPmB i dopad na posuzované území.

Záměry, navržené Konceptem ÚPmB k realizaci, budou doplňovat aktivity implementované v rámci jiných strategických dokumentů zejména přijatých na regionální a místní úrovni.

Základní dokumenty, s nimiž musí být Koncept ÚPmB v souladu, jsou především:

- Politika územního rozvoje ČR (2008)⁴ vymezuje rozvojové oblasti a osy, v nichž je cílem vytvořit podmínky pro intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury.
- Územní prognóza Jihomoravského kraje zpracovaná v rozsahu konceptu územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC), 2004 (Pozn.: podle nového stavebního zákona jsou připravovány - Zásady územního rozvoje - ZÚR.).
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, červen 2009
- Strategický plán rozvoje města Brna - Strategie pro Brno ve znění schváleném Zastupitelstvem města Brna dne 26. 6. 2007.

Cíle konceptu ÚPmB přispívají k dosažení strategie zásad Politiky územního rozvoje ČR, územní prognózy JmK a dále také k synergii s dalšími odborně zaměřenými koncepcemi. Koncepce přijaté na národní úrovni obvykle reflektují cíle a požadavky evropských směrnic.

Zadání pro zpracování vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB na udržitelný rozvoj a závěry zjišťovacího řízení vymezily zhodnocení vztahu ÚPmB k cílům následujících strategických dokumentů na národní, regionální a místní úrovni.

7.1 Koncepce na národní úrovni

7.1.1 Strategie udržitelného rozvoje České republiky, 2004

Koncept ÚPmB má pozitivní vztah k cílům této strategie zejména se zaměřením na péči o krajinu a urbanizovaná území.

Vzhledem k cílům a opatřením konceptu ÚPmB jsou vybrány následující dílčí cíle:

- V oblasti ochrany ovzduší ve stanovených lhůtách (2005, 2010) dosáhnout a dále nepřekračovat imisní limity stanovené pro všechny kategorie látek znečišťujících ovzduší a dále ve stanovené lhůtě (2010) dosáhnout a dále nepřekračovat národní emisní stropy, stanovené pro látky znečišťující ovzduší.
- V oblasti ochrany půdy zastavit nadměrný přísun živin a dalších znečišťujících látek do půdního horizontu a ve stanovených lhůtách dosáhnout limitních požadavků na obsah nežádoucích látek a dále je nepřekračovat, provést opatření k zabránění kontaminace půd ze starých ekologických zátěží, zajistit ochranu půdy před vodní a větrnou erozí a před zbytečnými zábory pro nezemědělské a nelesní účely.
- V oblasti ochrany lesů průběžně zlepšovat druhovou skladbu i věkovou a prostorovou strukturu lesů s cílem blížít se postupně přírodě blízkému stavu, resp. stavu umožňujícímu lesním ekosystémům vykonávat všechny jejich přirozené ekologické funkce a podporovat mimoprodukční funkce lesa.

⁴ Vláda ČR dne 20.7.2009 na svém jednání schválila usnesením č. 929 návrh Politiky územního rozvoje ČR 2008

- V oblasti péče o krajinu postupně realizovat krajinotvorná opatření podporující žádoucí environmentální i estetické funkce krajiny a ekosystémů; důraz musí být kladen také na posilování retenční schopnosti krajiny.
- V oblasti péče o urbanizovaná území co nejvíce omezit zejména znečištění ovzduší a hlukovou zátěž i s akcentem na kvalitu vnitřního prostředí budov; k tomu by mělo přispět i usměrňování dopravy. V oblasti územního plánování regulovat nepřiměřený růst městských aglomerací (urban sprawl) a při tvorbě územních plánů obcí dbát na větší podíl městské zeleně a vytvářet klidové zóny.
- V oblasti ochrany biologické a krajinné rozmanitosti v rámci územního plánování podporovat rozvoj přírodní a krajinné infrastruktury včetně posilování retenční schopnosti krajiny a prostřednictvím vhodných opatření aktivně chránit cenné části území.

7.1.2 Státní politika životního prostředí České republiky, 2004 – 2010

Zaměření konceptu ÚPmB je v souladu s cíli SPŽP ČR. Shodnou prioritou je kvalita života. Oba dokumenty také pracují s obdobnými cíli, kterými jsou zejména zastavení poklesu biodiverzity, životní prostředí a kvalita života a omezování antropogenních/průmyslových vlivů a rizik.

Na úrovni dílčích cílů a opatření to jsou:

- ochrana biologické rozmanitosti na úrovni stanovišť;
- ochrana zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů;
- posílení ekologické stability krajiny;
- ochrana neobnovitelných přírodních zdrojů (ochrana půdy);
- snižování zátěže prostředí a populace toxickými kovy a organickými polutanty;
- snížení počtu (celkové rozlohy) území s překročenými kritickými zátěžemi ovzduší (acidifikace prostředí);
- ochrana životního prostředí a člověka před hlukem;
- environmentálně příznivé využívání krajiny,
- snižovat zátěž populace v sídlech z expozice dopravním hlukem,
- výsledky sledování kvality ovzduší promítnout do rozhodování o umísťování staveb – zdrojů znečištění ovzduší,
- zajišťovat opatření ke zprůchodňování (stávajících i nově budovaných) komunikací na migračních cestách živočichů,
- chránit půdu před záboru,
- zpřístupňovat krajinu budováním polních cest a cyklostezek,
- podporovat obnovu a údržbu malých železničních tratí a železničních stanic,
- podporovat výraznější podíl ekologicky šetrných druhů dopravy v rámci regionů při tvorbě rozvojových koncepcí a plánů na úrovni krajů,
- podporovat výstavbu zařízení pro cyklistickou dopravu v kombinaci s veřejnou dopravou a pěší dopravou.

7.1.3 Národní program snižování emisí České republiky, 2006

První Národní program snižování emisí České republiky byl schválen v roce 2004 a přijat usnesením vlády České republiky č. 454/2004. Jeho aktualizace proběhla v roce 2006 v souladu s požadavky na revizi národních programů podle NECD. S ohledem na stále nevyhovující stav kvality ovzduší a vzhledem ke snaze splnit cíle, ke kterým se členské státy zavázaly přijetím Tematické strategie o znečišťování ovzduší vydané 21. září 2005 (COM(2005)446 final), byla přijata také adekvátní

opatření ke snížení znečišťování ovzduší PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzo(a)pyren a NO_x .

Národní program snižování emisí České republiky byl zpracován s využitím energetických vstupů (včetně projekcí) poskytnutých Ministerstvem průmyslu a obchodu.

Specifické cíle Národního Programu jsou:

- plnit od určeného termínu (roku 2010) stanovené hodnoty národních emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a amoniak,
- přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší PM_{10} pod platné imisní limity,
- přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem pod stanovené cílové imisní limity.

Dle odst. 3 § 6 zákona (3) schvaluje návrhy národních programů, předložené ministerstvem, vláda usnesením (s výjimkou Národního programu snižování emisí ze stávajících zvláště velkých spalovacích zdrojů, který vydává vláda svým nařízením). Národní programy se aktualizují vždy po 5 letech.

Národní program zahrnuje zejména opatření legislativního, fiskálního, ekonomického charakteru – vytváří podmínky pro návrhy změn zákonů a uplatnění dalších regulačních nástrojů, finanční podporu a využití fiskálních nástrojů. Rozšiřuje stávající opatření ke snížení emisí o dodatečná opatření pro roky 2007 až 2013.

Nebyl shledán rozpor mezi NPSE a ÚPmB.

7.1.4 Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v ČR

Tento program má nepřímou vazbu na koncept ÚPmB z hlediska spotřeby fosilních paliv, preferenci obnovitelných zdrojů nebo využívání zemního plynu. Obsahuje následující cíle a opatření na snižování emisí skleníkových plynů:

- po ukončení prvního kontrolního období Protokolu snížit měrné emise CO_2 na obyvatele do roku 2020 o 30 % v porovnání s rokem 2000,
- po ukončení prvního kontrolního období Protokolu snížit do roku 2020 celkové agregované emise CO_2 o 25 % v porovnání s rokem 2000,
- pokračovat v zahájeném trendu do roku 2030,
- zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie na spotřebě primárních energetických zdrojů na 6 % k roku 2010 a na 20 % k roku 2030.

7.1.5 Plán odpadového hospodářství České republiky, 2003

POH ČR vykazuje silnou vazbu na koncept ÚPmB, který vymezuje budování zařízení pro nakládání s odpady na území města Brna a skládkování odpadů. Závazná část POH ČR obsahuje následující opatření:

- Maximální využívání odpadů jako náhrady primárních přírodních zdrojů a minimalizace negativních vlivů na zdraví lidí a životní prostředí při nakládání s odpady.
- V zájmu splnění cíle snížit měrnou produkci nebezpečných odpadů o 20 % do roku 2010 ve srovnání s rokem 2000 s předpokladem dalšího snižování.
- Zásady pro nakládání s vybranými odpady a zařízeními podle části čtvrté zákona o odpadech (PCB, odpadní oleje, baterie a akumulátory, kaly z ČOV, Odpady z výroby oxidu titaničitého, odpady z azbestu a autovraky).
- V zájmu dosažení cíle vytvořit integrované systémy nakládání s odpady na regionální úrovni a jejich propojení do celostátní sítě zařízení pro nakládání s odpady v rámci vybavenosti území
- V zájmu dosažení cíle neohrožovat v důsledku přeshraničního pohybu odpadů zdraví lidí a životní prostředí a zajistit při rozhodování ve věcech dovozu a vývozu odpadů soulad s mezinárodními závazky České republiky.

- V zájmu dosažení cíle zvýšit využívání odpadů s upřednostněním recyklace na 55 % všech vznikajících odpadů do roku 2012 a zvýšit materiálové využití komunálních odpadů na 50% do roku 2010 ve srovnání s rokem 2000.
- V zájmu dosažení cíle snížit hmotnostní podíl odpadů ukládaných na skládky o 20 % do roku 2010 ve srovnání s rokem 2000 a s výhledem dalšího postupného snižování.
- V zájmu dosažení cíle snížit maximální množství biologicky rozložitelných komunálních odpadů (dále jen „BRKO“) ukládaných na skládky tak, aby podíl této složky činil v roce 2010 nejvíce 75 % hmotnostních, v roce 2013 nejvíce 50 % hmotnostních a výhledově v roce 2020 nejvíce 35 % hmotnostních z celkového množství BRKO vzniklého v roce 1995.

Cíle POH ČR nejsou ÚPmB ohroženy.

7.1.6 Koncepce vodohospodářské politiky Ministerstva zemědělství České republiky pro období od vstupu do Evropské unie (2004 – 2010)

Tato koncepce vymezená strategickými cíli má silný vliv na budování vodohospodářské infrastruktury, kmenových stok, retenčních nádrží a obecná protipovodňová opatření uvedená v konceptu ÚPmB.

- zkvalitnění péče o vodní zdroje a související vodohospodářskou infrastrukturu včetně naplnění právních předpisů Evropských společenství,
- zabezpečení bezproblémového zásobování obyvatel kvalitní pitnou vodou a efektivní likvidace odpadních vod bez negativních dopadů na životní prostředí,
- prevence negativních dopadů extrémních hydrologických situací – povodní a sucha.

7.1.7 Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky – Zdraví pro všechny v 21. století a Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky (NEHAP)

Vazby mezi výše uvedenými celostátními dokumenty a konceptem ÚPmB jsou uvedeny v následujícím textu o vztahu Projekt Brno-Zdravé město: Plán zdraví a kvality života.

7.1.8 Státní program ochrany přírody a krajiny, 1998

Koncept ÚPmB naplňuje obsah tohoto programu především v oblasti územního plánování a urbanismu a respektuje cíle pro lesní a vodní hospodářství, dopravu a těžbu surovin.

I. Regionální politika, územní plánování a urbanizmus

K formulaci programů regionálního rozvoje krajů a velkých územních celků je vhodné zajišťovat postupné vytváření a novelizaci územních plánů vymezujících podmínky ochrany přírody a trvale udržitelného hospodaření v krajině. Jako jedno z východisek státní regionální politiky a rozvoje urbanizace je nutné rozpracovat systém kategorizace krajiny (území), a to z hlediska:

- a) limitů rozvoje území definovaných ve vztahu k ochraně přírodního a krajinného prostředí, ekologické únosnosti území, ochrany nerostného bohatství, vodních zdrojů i dalších souvisejících aspektů;
- b) územních rezerv pro rámcově definované rozvojové aktivity hospodářského využívání krajiny včetně dopravní infrastruktury.

II. Lesní hospodářství

Význam mimoprodukčních funkcí lesů poroste především z hlediska jejich ekostabilizační úlohy, ochrany biodiverzity a předpokládaných klimatických změn.

III. Vodní hospodářství

Navrhovat a realizovat obnovu vodního režimu blízkého přírodě v kontextu celého povodí, jehož se týká.

IV. Doprava

Stanovit základní parametry rozvoje dopravy v celém státě i jednotlivých regionech z hlediska ekologické únosnosti území i z hlediska rezerv (možností, potřeb, nabídek) rozvoje území.

V. Těžba nerostných surovin

Důsledně respektovat dané územní limity těžby stanovené zejména v územně - plánovacích podkladech a tam kde schází, tyto limity zavést.

Je patrné, že výše uvedené zásady zohlednil zpracovatel konceptu ÚPmB a výsledný dokument tento přístup odráží v celém svém rozsahu.

7.1.9 Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti, 2005 (NATURA 2000).

Koncept ÚPmB má silnou vazbu na tento dokument zejména se zaměřením na cíle pro regionální politiku a územní plánování. Jeden z cílů doporučuje:

- Zahrnout ekosystémový přístup, tak jak je definován a chápán CBD, do koncepčních materiálů MŽP, MZe a dalších resortů včetně Strategie udržitelného rozvoje ČR, v různé míře se týkajících ochrany a péče o biologickou rozmanitost a udržitelného využívání jejích složek.

Biodiverzita v sektorových a složkových politikách - Regionální politika a územní plánování:

1. Podporovat zpracování strategických rozvojových dokumentací na všech úrovních.
2. Posílit nástroje na podporu udržitelného rozvoje venkovských oblastí, používat takové nástroje, které mají příznivý vliv na životní prostředí.
3. Podporovat šetrné formy cestovního ruchu.
4. Podporovat a chránit krajinný ráz území a jeho prvky, jakou jsou např. osamělé stromy, zelené pásy podél silnic a cest, mokřady a drobné vodní nádrže a toky.
5. Posílit nástroje podporující opětovné využití starých průmyslových zón (*brownfields*).
6. Chránit krajinné prvky přírodního charakteru v zastavěných územích.
7. Urychlit realizaci komplexních pozemkových úprav.
8. Realizovat chybějící skladebné části ÚSES.
9. Omezovat fragmentaci krajiny způsobenou migračními bariérami.
10. Zapojit do územního plánování nové způsoby hodnocení únosnosti a zranitelnosti krajiny a ochranu hodnot krajinného rázu.
11. V plném rozsahu realizovat závazky, vyplývající pro ČR z Evropské úmluvy o krajině.

Vztah konceptu ÚPmB k tomuto dokumentu je významný. Cíle se promítají do respektování zachování biodiverzity v obecné poloze, neboť aktivity v konceptu ÚPmB se týkají posílení funkce ÚSES, vodního hospodářství, dopravních staveb apod., které by na biodiverzitu mohly mít větší vliv.

7.2 Koncepce na úrovni Jihomoravského kraje

7.2.1 Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje, 2004

Cíle POH JmK jsou shodné s POH ČR a v důsledku této skutečnosti také jejich vazba na koncept ÚPmB je totožná.

7.2.2 Územní energetická koncepce, aktualizace 2008

Existuje zde logický vztah ÚEK s konceptem ÚPmB při budování infrastruktury a zásobování energií, jak stávajících tak rozvojových ploch. Na základě multikriteriálního hodnocení ÚEK byla doporučena jako nejvýhodnější pro Jihomoravský kraj varianta vysokých úspor a vysokého využití obnovitelných zdrojů označovaná jako varianta V_v. ÚEK předpokládá, že celková spotřeba energií na území

Jihomoravského kraje poroste. Vzhledem ke skutečnosti, že nárůst spotřeby nelze krýt v plné šíři pouze zvýšeným dovozem je třeba ve smyslu základních tezí Státní energetické koncepce zefektivnit využívání všech druhů energií a paliv v odběratelských sektorech. Úspory kterých bude dosaženo sníží trend očekávaného růstu.
 ÚPmB není v rozporu s UEK.

7.2.3 Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje, 2005

Hlavní cíle témat uvedené koncepce mají silnou vazbu na koncept ÚPmB:

- Obhospodařování lesů podle zásad trvale udržitelného rozvoje.
- Rozvoj ekologicky příznivého a krajinného zemědělského hospodaření v míře, která odpovídá zájmům ochrany přírody a ekologickému významu území.
- Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků, pramenišť, mokřadů a niv, vyvážení vláhové bilance krajiny. Koordinace koncepce vodohospodářských opatření v Jihomoravském kraji se zájmy ochrany přírody a krajiny.
- Využívání přírodního a kulturního potenciálu krajiny pro rozvoj turistického ruchu a rekreace bez konfliktů s ochranou přírody a krajiny.
- Minimalizace negativních dopadů staveb, provozování a rozvoje dopravních cest na přírodu a krajinu a koordinace koncepce rozvoje dopravy v Jihomoravském kraji se zájmy ochrany přírody a krajiny.
- Promítnutí zájmů ochrany přírody a krajiny do krajského programu odpadového hospodářství a odstranění zásadních střetů mezi zájmy ochrany přírody a krajiny a bezpečným ukládáním odpadů.
- Promítnutí zájmů ochrany přírody a krajiny do krajské surovinové politiky a odstranění zásadních střetů zájmu mezi ochranou přírody a krajiny a ochranou a využíváním nerostného bohatství.
- Promítnutí zájmů ochrany přírody a krajiny do krajské energetické politiky a odstranění zásadních střetů zájmu mezi ochranou přírody a krajiny a energetikou.
- Podpořit takové prostorové a funkční uspořádání území, které by umožnilo směřovat jeho vývoj a rozvoj do podoby trvale udržitelné harmonické kulturní krajiny respektující potřeby ochrany přírody.

7.2.4 Integrovaný krajský program ke zlepšení kvality ovzduší Jihomoravského kraje, aktualizace 2009

Koncept ÚPmB má silný vztah k programu ke zlepšení kvality ovzduší (PZKO) Jihomoravského kraje. **Globálním cílem** PZKO je zajistit na celém území zóny Jihomoravský kraj kvalitu ovzduší splňující zákonem stanovené požadavky (emisní limity a cílové emisní limity) a přispět k dodržení závazků, které ČR přijala v oblasti omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší (národní emisní stropy).

Specifické cíle jsou:

- snížit emisní zátěž znečišťujícími látkami pod úroveň stanovenou platnými emisními limity v lokalitách, kde jsou tyto limity překračovány (v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší),
- snížit ve stanovených termínech emisní zátěž znečišťujícími látkami pod úroveň stanovenou cílovými emisními limity v lokalitách, kde jsou tyto cílové emisní limity překračovány,
- udržet podlimitní emisní zátěž v lokalitách, kde nedochází k překračování emisních limitů a cílových emisních limitů,
- dodržet ve stanoveném termínu doporučené hodnoty krajských emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, VOC a amoniak.

Většina navrhovaných řešení ÚPmB je v souladu s PZKO. Riziko představuje řešení R43 dle varianty III, kdy by mohlo dojít k výraznému nárůstu dopravních intenzit ve městě Brně a tím rovněž k nárůstu emisí a imisního zatížení.

7.2.5 Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje, aktualizace 2009

Opatření plánu mají silnou vazbu k strategickým investicím konceptu ÚPmB. Plán navrhuje taková opatření, kterými bude dosaženo těchto záměrů:

Vodovody - zásobování pitnou vodou:

- zabezpečit kapacitu zdrojů pitné vody, která pokryje předpokládanou potřebu vody k cílovému roku,
- provést opatření na stávajících zdrojích, nebo úpravnách vody na výstupu,
- rozšiřování sítě vodovodů pro veřejnou potřebu zejména v lokalitách s nevyhovující kvalitou,
- při úpravě vody na pitnou a při jejich distribuci nesmí nedocházet ke zhoršení jakosti pitné vody,
- navrhnout rekonstrukce hlavních objektů vodovodů.

Kanalizace - odkanalizování a čištění odpadních vod:

- veškeré aglomerace s populačním ekvivalentem větším než 2 000 obyvatel budou vybaveny sběrným systémem městských odpadních vod,
- městské odpadní vody z aglomerací s populačním ekvivalentem větším než 2 000 obyvatel vstupující do sběrných systémů budou před vypuštěním podrobeny sekundárnímu nebo jemu ekvivalentnímu čištění,
- vypouštěné vody z čistíren odpadních vod (ČOV) nad 10 000 ekvivalentních obyvatel (EO), budou splňovat předepsané limity pro dusík a fosfor,
- návrh rekonstrukce kanalizačních sítí a objektů,
- přiměřená likvidace odpadních vod v obcích bez sběrných systémů v souladu s rozvojovými záměry kraje,
- přiměřená likvidace odpadních vod v ostatních obcích nevybavených sběrnými systémy,
- stavba kanalizačních zařízení vedoucí ke zvýšení technické úrovně současného provozu.

7.2.6 Program rozvoje kraje, Jihomoravský kraj, 2005

Program rozvoje kraje s níže uvedenými cíli se váže k několika zásadám konceptu ÚPmB:

- podporovat rentabilní a trvale udržitelné hospodaření diverzifikovaného a multifunkčního zemědělství a lesnictví na bázi integrace zemědělské, energetické a environmentální rozvojové politiky s využitím specifického potenciálu kraje,
- zlepšovat životní podmínky a kvalitu života obyvatel,
- zabezpečit dostatečný objem kvalitní pitné vody z povrchových a z podzemních zdrojů a její dodávky technicky dokonalými veřejnými vodovody. Zajistit důslednou ochranu vodních zdrojů v nezbytném rozsahu a čistotu povrchových vod především napojením sídel na kanalizační soustavy a ČOV a ochranu před účinky velkých vod,
- zavedení systému trvale udržitelného rozvoje v ochraně a tvorbě kulturní krajiny s eliminováním dopadů vlivů lidské činnosti na životní prostředí,
- vytvořit závazné koncepce rozvoje a udržování kvality životního prostředí včetně kontrolních mechanismů, omezovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie a surovin, preferovat rozvoj a produkci obnovitelných energetických a surovinových zdrojů.

7.3 Koncepce na úrovni statutárního města Brna

7.3.1 Strategický plán rozvoje města Brna - Strategie pro Brno

Strategie pro Brna je ve znění schváleném Zastupitelstvem města Brna dne 26. 6. 2007. Jednou z jeho pěti priorit je Kvalita života (včetně životního prostředí). Dále strategie obsahuje 21 opatření.

Níže jsou uvedeny některé strategické vize se vztahem k životnímu prostředí, které byly v územním plánu města Brna přímo podpořeny vymezením ploch s rozdílným způsobem využití:

1. Identifikování brownfields a jejich vymezení jako plochy transformační (strategický cíl 2.1.2, 3.1.1).
2. Budování sítě cyklostezek (strategický cíl 2.1.3).
3. Doplnění sítě veřejné hromadné dopravy a technické infrastruktury, vymezení ploch pro areály Park and Ride (strategický cíl 5.1.).

7.3.2 Energetická koncepce statutárního města Brna, 2005

Tento dokument akcentuje soulad s cíli Státní energetické koncepce zejména v oblastech energetických úspor, energetických zdrojů a energetického managementu. Tyto oblasti mají význam z hlediska navržených rozvojových lokalit v konceptu ÚPmB.

7.3.3 Plán odpadového hospodářství statutárního města Brna 2005,

Cíle POH statutárního města Brna jsou v souladu s cíli POH ČR a s cíli definovanými v Závazné části POH Jihomoravského kraje. Koncept ÚPmB má obdobně vazbu také na POH Brna s ohledem na plánované strategické investice.

7.3.4 Generel ovzduší – Program snižování emisí statutárního města Brna, aktualizace 2009

Vazba mezi konceptem ÚPmB a Programem snižování emisí je poměrně velmi silná. Základním cílem Programu je:

- snížení primárních i sekundárních emisí znečišťujících látek, u kterých dochází na území města Brna k překračování limitních hodnot v ochraně ovzduší dle měření ve stanicích imisního monitoringu, případně existuje riziko v překračování limitních hodnot v krátkodobém výhledu (benzen, benzo(a)pyren)

Dalšími cíli Programu jsou:

- udržení emisí těch znečišťujících látek, u nichž nebylo zjištěno překračování imisních limitů, na dostatečně nízké úrovni tak, aby bylo minimalizováno riziko překračování v budoucnosti (ostatní znečišťující látky),
- omezení emisí prekurzorů ozónu (zdroje VOC a NO_x) tak, aby bylo podpořeno dosažení cílových imisních limitů a dlouhodobých imisních cílů pro ozón,
- přispět k omezování emisí látek ohrožujících klimatický systém Země, zejména oxidu uhličitého a metanu,
- přispět k šetrnému nakládání s energiemi a přírodními zdroji,
- přispět ke stanovení zásad pro povolování nových zdrojů znečišťování ovzduší (zejména těch, které spadají do působnosti zákona o IPPC č. 76/2002 Sb.),
- přispět k naplnění krajského programu snižování emisí.

Cíle programu budou dosahovány postupnou realizací opatření, která jsou ke snížení emisí navrhována.

Většina navrhovaných řešení ÚPmB je v souladu s cíli PZKO města Brna. Riziko představuje řešení komunikace R43 ve variantě III.

7.3.5 Generel ovzduší – Program ke zlepšení kvality ovzduší statutárního města Brna, aktualizace 2009

Program ke zlepšení kvality ovzduší má silný vztah k posuzovanému konceptu ÚPmB. Globálním cílem programu ke zlepšení kvality ovzduší města Brna je:

- Zajistit na území aglomerace Brno kvalitu ovzduší splňující zákonem stanovené požadavky a přispět k dodržení závazků, které ČR přijala v oblasti omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší (národní emisní stropy).

Specifické cíle tohoto Programu na území aglomerace Brno jsou:

- Imisní zátěž suspendovanými částicemi (prašným aerosolem) velikostní frakce PM₁₀ je k roku 2011 snížena pod úroveň imisního limitu.
- Imisní zátěž látkami NO₂ je k roku 2010 snížena pod úroveň imisního limitu.
- Jsou snižovány emise B(a)P, a dále NO_x a VOC (prekurzorů tvorby ozonu).

Většina navrhovaných řešení ÚPmB je v souladu s cíli PZKO města Brna. Riziko představuje řešení komunikace R43 ve variantě III.

7.3.6 Projekt Brno-Zdravé město: Plán zdraví a kvality života

V následujícím textu jsou zobrazeny návaznosti Plánu zdraví a kvality života města Brna s uvedenými celostátními dokumenty. Vazby s konceptem ÚPmB jsou patrné zejména v kapitolách o zdravém životním stylu, hospodářské oblasti, životním a pracovním prostředí, sociální oblasti apod. (v závorkách je uvedena vazba na dokumenty Agenda 21 a NEHAP)

B.1 Bude koncepčně řešena oblast zdravého životního stylu a prevence onemocnění a aktivity v této oblasti budou podporovány. (Agenda 21 – kap 4, 14, 27; NEHAP – cíl 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15)

C.2 Vytvoří se síť dostupných kvalitních zdravotnických služeb s dodržáním všech vazeb. (NEHAP – cíl 2, 3, 5, 6, 7, 9, 14)

D.1 Dojde ke snížení množství odpadů a zlepší se hospodaření s nimi. (Agenda 21 – kap 4, 9, 19, 20, 21, 22; NEHAP – cíl 17)

D.4 Zlepší se péče a ochrana veřejné zeleně, přírodních prvků a vodních toků ve městě s důrazem na hodnotné lokality a území vhodná k rekreaci. (Agenda 21 – kap 12, 17; NEHAP – cíl 18)

D.7 Budou preferovány úspory energie a ekologické způsoby vytápění. (Agenda 21 – kap 9; NEHAP – cíl 15)

D.8 Ve městě i v jeho okolí bude chráněna biologická a krajinná rozmanitost. (Agenda 21 – kap 15; NEHAP – cíl 18)

E.1 V oblasti bydlení bude vytvářen a podporován vznik různých forem bydlení pro specifické skupiny obyvatelstva, bude regenerován bytový fond a jeho okolí a zlepšována úroveň kvality bydlení. (Agenda 21 – kap 3; NEHAP – cíl 3, 6, 8)

E.2 Zkvalitněním sociálních služeb bude umožněno setrvání příslušníků sociálně a zdravotně rizikových skupin v původním, tj. rodinném prostředí. (Agenda 21 – kap 3; NEHAP – cíl 6, 9, 12)

E.5 V oblasti zaměstnanosti budou vytvářeny podmínky pro vznik pracovních příležitostí, včetně příležitostí pro zdravotně postižené občany. (Agenda 21 – kap 3, 30; NEHAP – cíl 4, 6, 14)

F.7 Aktivním přístupem bude podporována kulturní svébytnost místních komunit, obnovovány místní kulturní tradice a podporován vznik nových. (Agenda 21 – kap 26)

G.1 Budou vytvářeny podmínky pro vznik pracovních a podnikatelských příležitostí. (Agenda 21 – kap 3, 30; NEHAP – cíl 4, 6, 14)

G.2 Bude posilována a rozvíjena atraktivita města pro turisty.

H.2 Bude řešen dopravní systém města s ohledem na zmírňování negativních důsledků dopravy na životní prostředí a zdraví. (Agenda 21 – kap 9; NEHAP – cíl 2, 3, 5, 16)

H.2.1 Důsledně dodržovat zásady Dopravní politiky města Brna

H.3 Bude podporována pěší a cyklistická doprava. (NEHAP – cíl 1, 15, 16)

V obecné úrovni lze konstatovat, že bude docházet především ke kumulaci pozitivních vlivů konceptu ÚPmB s vlivy ostatních strategických dokumentů, ale může docházet i ke kumulaci potenciálních negativních vlivů. V konkrétní rovině, to znamená při realizaci konkrétních projektů, však potenciální negativní kumulaci vlivů na úrovni implementace záměrů budou bránit dva hlavní postupy:

- 1. Důsledná aplikace environmentálních kritérií pro výběr záměrů.**
- 2. Důsledné využití procedur posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) v těch případech, kdy je aplikace EIA relevantní.**

Oba uvedené procesy budou samozřejmě aplikovány mimo jiné s cílem maximalizovat pozitivní a minimalizovat negativní vlivy podporovaných záměrů na životní prostředí a lidské zdraví.

8. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

8.1 Základní charakteristiky životního prostředí v dotčeném území

8.1.1 Příroda a krajina

Město Brno leží na rozhraní dvou geomorfologických jednotek – České Vysočiny a Západních Karpat. Zatímco jižní a jihovýchodní část města leží v poměrně monotónní krajině bez větší ekologické hodnoty, jednou z největších hodnot města jsou jeho příměstské kopcovité terény zejména v severní a severozápadní části města, kde větší lesní komplex vytváří zelený rámeček města.

Zvláště chráněná území

Na území města Brna zasahuje jedno velkoplošné a 29 maloplošných zvláště chráněných území (dále jen ZCHÚ).

Velkoplošné ZCHÚ

Chráněná krajinná oblast Moravský kras se rozkládá převážně v okrese Blansko, menší část v okrese Brno - venkov a jen malá část zasahuje také do severovýchodní části okresu Brno - město na katastrální území Líšeň. Jedná se o plochu 317 ha v údolí Říčky. Toto největší a nejlépe vyvinuté krasové území v ČR bylo vyhlášeno chráněnou krajinou oblastí již v roce 1956.

Maloplošná ZCHÚ

29 maloplošných zvláště chráněných území má celkovou rozlohu cca 373 ha. Jedná se o 2 národní přírodní památky (NPP), 8 přírodních rezervací (PR) a 20 přírodních památek (PP). Přírodní památka U staré vápenice leží převážně na k.ú. Horákov v okrese Brno – venkov a dle některých podkladů zasahuje západním okrajem do k.ú. Líšeň.

Národní přírodní památky

Tento typ chráněných území zastupuje ve městě Brně NPP Červený kopec v katastru Štýřice a Stránská skála v katastru Slatina.

Přírodní parky a významné krajinné prvky

Na území města byly vyhlášeny 2 přírodní parky z důvodu zachování krajinného rázu území s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami: v roce 1989 jako oblast klidu Podkomorské lesy (33,3 km²) a v roce 1991 jako oblast klidu Baba (8,9 km²). Dále se na území města nachází 70 registrovaných významných krajinných prvků, z toho 13 VKP zvláště cenných a 16 VKP geologicky cenných. Dále je zde 1 přechodně chráněná plocha – Mahenova stráž na k.ú. Pisárky. Ve městě je vyhlášeno 29 památných stromů, z toho 3 stromořadí.

Nejohroženějšími místy jsou zde mokřady, za nejcennější se považují Bítýšská bažinka, Holásecká jezera, Rájecká tůň a Černovický hájek. Mokřadní louky podél toků jsou již dnes na pokraji vymizení.

Územní systém ekologické stability

Na území města je navržen ÚSES, který má za úkol vytvořit příznivé podmínky pro existenci a migraci rostlinných i živočišných druhů, má propojit ekosystémy a udržet jejich stabilitu. V Brně je vymezeno cca 300 biocenter a biokoridorů, z nichž odhadem přibližně dvě třetiny jsou určeny k obnově či realizaci. ÚSES však není na území města ještě zcela realizován, není proto zcela funkční.

Nadregionální ÚSES

NRBK K139 - Podkomorské lesy (NRBC) - Bučín (RBC);

NRBK K129 - Podkomorské lesy (NRBC) - Josefovské údolí (NRBC);

NRBK K132 - Údolí Říčky (RBC) - Hornek (RBC) - Santon (RBC).

Regionální ÚSES

<u>RBK 1471:</u>	Baba (RBC) - Holedná (RBC);
<u>RBK 1472:</u>	Holedná (RBC) - Bosonožský hájek (RBC);
<u>RBK - :</u>	Podkomorské lesy (NRBC) - Holedná (RBC);
<u>RBK 1473 a:</u>	Holedná (RBC) - Žabovřeské louky (RBC);
<u>RBK 1473 b:</u>	Žabovřeské louky (RBC) - Pod Myslivnou (RBC);
<u>RBK 1474:</u>	Bosonožský hájek (RBC) - K 139;
<u>RBK 1484:</u>	Bosonožský hájek (RBC) - Pod Myslivnou (RBC);
<u>RBK 1485:</u>	Pod Myslivnou (RBC) - Soutok Svratky a Svitavy (RBC);
<u>RBK 1504:</u>	Malužín (RBC) - Hády (RBC);
<u>RBK 1503:</u>	Hády (RBC) - Hornek (RBC);
<u>RBK 1469:</u>	Hády (RBC) - Cacovická Svitava (RBC);
<u>RBK 1470:</u>	Cacovická Svitava (RBC) - Černovický hájek (RBC);
<u>RBK 1494:</u>	Černovický hájek (RBC) - Soutok Svratky a Svitavy (RBC);
<u>RBK 1486:</u>	Soutok Svratky a Svitavy (RBC) - Rajhrad-bažantnice (RBC).

Základní osou sítě regionálního SES jsou ve městě Brně nivy dvou řek - Svitavy a Svratky. Protékají zde silně urbanizovaným územím, jejich niva je vůči optimálnímu stavu často silně pozměněná. Tyto nivní trasy kontaktují regionální biokoridory vedoucí z okolních vrchovin a údolí menších toků, od západu: z údolí Bobravy - z RBC Bučín, od Podkomorských lesů, ze severu od Baby, ze SV od Moravského Krasu.

Místní ÚSES

Místní ÚSES především navazuje a rozvíjí základ položený nadregionálním a regionálním systémem. Podstatná část centra Brna tvoří naprosto neprostupné technické bariéry pro vedení biokoridorů. Proto trasy některých lokálních biokoridorů jsou nespojitě a končí slepě místním biocentrem.

Natura 2000

Natura 2000 je soustava chráněných území evropského významu, kterou tvoří ptačí oblasti a evropsky významné lokality. Na území města Brna se vyskytuje 10 evropsky významných lokalit (EVL) dle národního seznamu ÚSOP, které byly vyhlášeny nařízeními vlády č. 132/2005 Sb., č. 301/2007 a č. 371/2009. Ptačí oblasti na území města Brna navrženy nejsou. Do šesti let po schválení tohoto seznamu je povinné ustanovit trvalý statut ochrany. Předpokládá se jejich zařazení do stávajících kategorií speciální územní ochrany přírody (rozšíření CHKO, NPR apod.).

Podrobnější informace o soustavě Natura 2000 na území města Brna jsou součástí samostatné přílohy: Posouzení vlivů koncepce – „ÚPmB - koncept – varianty I, II a III“ na EVL a PO soustavy Natura 2000.

8.1.2 Přírodní zdroje

Na území města Brna se nachází 15 výhradních ložisek nerostných surovin. Zastoupeny jsou především stavební kámen (1 ložisko), cihlářské suroviny (5 ložisek), vápenec (2 ložiska), štěrkopísky (3 ložiska) a 4 ložiska cementářských korekčních sialitických hornin. Z těžených výhradních ložisek převažují štěrkopísky (3 ložiska) a cihlářská surovina (1 ložisko). Mimo to je těženo 1 nevýhradní ložisko cihlářské suroviny.

Těžba nerostných surovin na území města má výrazně útlumovou tendenci. V současné době jsou významnou nerudní surovinou na území města Brna vápenec a cementářské suroviny. Ložiska i zásoby jsou soustředěny v devonu Moravského krasu.

Ložiska stavebního kamene se nachází v granitoidních horninách brněnského masivu. Ložisko Ivanovice u Brna leží z větší části mimo území města Brna. Terasové štěrkopískové sedimenty řeky Svratky spolu s podložními neogenními písky jsou předmětem suché těžby na výhradním ložisku Černovice na jihovýchodním okraji Brna a představují v současnosti největší objem těžby. Méně významná je těžba cihlářských surovin. Jako suroviny jsou používány kvartérní spraše a sprašové hlíny na ložisku Modřice, které částečně zasahuje na území města.

Poddolovaná území jsou evidována pouze v malém rozsahu, celkem 6 lokalit. Na území města Brna je evidováno pouze jedno důlní dílo - stará štola na Stránské skále.

8.1.3 Ovzduší

Město Brno je zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Město Brno je z pohledu zákona o ochraně ovzduší zařazeno mezi aglomerace (žije zde více než 350 tis. obyvatel). Odhad rozlohy znečištěných oblastí je uveden ve Sdělení Odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí zveřejněného ve Věstníku MŽP.

S využitím dat o rozloze a počtu obyvatel jednotlivých městských částí byla pro Program snižování emisí a Program ke zlepšení kvality ovzduší vypočtena rozloha území a počet exponovaných obyvatel. Kromě obyvatel města jsou exponovanými skupinami také osoby, které do Brna jezdí pracovat či studovat a které výpočet nezahrnuje.

Věstník MŽP stanovuje nejnověji oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě dat z roku 2007. Jak vyplývá z provedeného výpočtu je zhoršenou kvalitou ovzduší dotčeno celkem 46% obyvatel Brna na rozloze 33% území aglomerace Brno.

Emisní situace

Na území města Brna bylo evidováno 59 velkých zdrojů znečištění, z toho 5 zdrojů v kategorii zvláště velkých spalovacích stacionárních zdrojů (Teplárny Brno, a. s., provoz Špitálka, Teplárny Brno, a. s., provoz Brno-sever, ENERGET, a. s., Teplárna Brno – Líšeň, Teplárny Brno, a. s., provoz Červený Mlýn (nový zdroj), Královopolská, a.s.), 3 zdroje používají koks (Slévárna HEUNISCH Brno, s.r.o., ALFE BRNO s.r.o. – slévárna, FERAMO METALLUM INTERNATIONAL s.r.o.), 1 zdroj spaluje hnědé uhlí (LEAR, a.s.), 1 zdroj (Teplárny Brno, a.s., Provoz Brno sever) spaluje těžký topný olej. Zejména zvláště velké spalovací zdroje se významně podílejí na produkci emisí NO_x , SO_2 a Pb z celkových emisí kategorie zdrojů REZZO 1. Program snižování emisí uvádí, že je na území města Brna dále evidováno 1054 středních zdrojů znečištění ovzduší (REZZO 2).

Ze souhrnného vyhodnocení měrných emisí na území města Brna vyplývá, že:

- Doprava:
 - o se podílí na emisích PM_{10} cca 68%, před zdroji REZZO 1 (technologické zdroje a ostatní zdroje ve zpracovatelském průmyslu), které se na emisích suspendovaných prachových částic podílejí 18%, a zdroji REZZO 3 (domácnostmi) se 12%.
 - o se podílí z 83% na emisích NO_x , za dopravou jako druhé jsou zdroje REZZO 1, zejména spalovací zdroje pro výrobu tepla a elektřiny, s téměř 8%.
 - o na emisích benzenu se podílí z 93%, zdroje REZZO 1 produkují 6%, zejména ve zpracovatelském průmyslu,
 - o na emisích těkavých organických látek (VOC) se podílí z 82%.
- Zdroje kategorie REZZO 1 mají majoritu v emisích oxidu siřičitého (SO_2 – 52%) benzo(a)pyrenu (téměř 100%), ale také v primárních emisích suspendovaných částic PM_{10} (53,3%). Zvláště velké spalovací zdroje jsou majoritními původci znečištění v případě oxidu siřičitého.
- Malé zdroje znečišťování (ve kterých jsou evidovány emise ze zpoplatněných zdrojů REZZO 3, emise ze spotřeby zemního plynu v domácnostech a v plynových kotelnách podnikatelského sektoru a spotřeba tuhých paliv v sektoru domácností) jsou významné jako zdroje primárního prachu (40%), oxidu siřičitého (39%) a těkavých organických látek (5,5%).
- Střední zdroje znečišťování, jsou z pohledu jejich podílů na emisích znečišťujících látek nejméně významné - s výjimkou jejich podílu na emisích těkavých organických látek (5%) a oxidu siřičitého (6%).
- Technologické zdroje jsou majoritními znečišťovateli u primárních emisí prachových částic, benzo(a)pyrenu, organických uhlovodíků, olova a čpavku.

Významným zdrojem znečišťování ovzduší s velkým plošným dosahem jsou mobilní zdroje – automobilová doprava (viz údaje výše). Emisně nejvíce zatíženými komunikacemi jsou dálnice D1, D2 a ulice Vídeňská, Hradecká, Poříčí, Koliště a Žabovřeská. Mezi městské části s největší produkcí emisí z dopravy lze (dle provedeného výpočtu) řadit Brno-střed, Brno-Tuřany, Brno-jih.

Imisní situace

Vzhledem ke skutečnosti, že oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší byla vymezena pro překračování imisních limitů pro suspendované částice PM_{10} jsou zájmy ochrany ovzduší a zlepšování jeho kvality zaměřeny zejména na tuto škodlivinu. Koncentrace PM_{10} byly v roce 2008 měřeny celkem na 13 měřicích stanicích. Překročení 24 hodinového imisního limitu PM_{10} bylo zaznamenáno na 2 stanicích AMS: Brno – střed a Brno - Úvoz. Obě stanice jsou umístěné v centru města v bezprostřední blízkosti frekventovaných komunikací. V roce 2008 došlo k překročení 24hodinových imisních limitů PM_{10} na stanicích Brno – Úvoz (hot spot), Brno – Svatoplukova, Brno – Zvonařka, Brno – Výstaviště, Brno – Střed a Brno – Masná. Od roku 2008 jsou na třech stanicích AMS (Brno – Svatoplukova, Brno – Výstaviště, Brno – Zvonařka) prováděna měření koncentrací suspendovaných částic $PM_{2,5}$. Hodnota imisního limitu stanovená směrnicí 2008/50/ES je $25 \mu g/m^3$. Provedená měření v roce 2008 ukazují na mírné překračování stanoveného imisního limitu.

Roční imisní limit NO_2 byl v roce 2008 překročen na lokalitách Brno - Úvoz (hot spot) a Brno - Svatoplukova.

V roce 2008 byl překročen také cílový imisní limit pro benzo(a)pyren na sledovaných lokalitách Brno - Kroftova a Brno - Masná. Základním emitentem této látky jsou v Brně obalovny živočišných směsí.

V rámci Programu ke zlepšení kvality ovzduší byla zpracována modelová pole překročení průměrných ročních, resp. 24hodinových koncentrací problematických znečišťujících látek. Z provedených mapových podkladů vyplývá, že pro rok 2010 je očekáváno překračování ročních průměrných koncentrací PM_{10} a denních koncentrací PM_{10} na významné části města Brna, zejména v oblastech významně zatížených dopravou. Modelové vyhodnocení rovněž předpokládá, že dojde k překročení průměrných ročních koncentrací NO_2 v místech křížení dopravních tepen a ze stejného důvodu rovněž dojde k překračování maximálních hodinových koncentrací NO_2 . Vlivem dopravy bude rovněž místně překračován roční imisní limit pro benzen.

U dalších škodlivin nedochází k překračování platných imisních limitů (SO_2 , kovy). Koncentrace troposférického ozonu byly v roce 2008 měřeny celkem na 2 lokalitách, z nichž na jedné (Brno - Tuřany) byl překročen cílový imisní limit.

Statutární město Brno bylo zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší vzhledem k tomu, že na části jeho území dochází k překračování imisních limitů pro průměrné 24 hodinové koncentrace suspendovaných prachových částic frakce PM_{10} .

8.1.4 Voda

Městem protékají dvě hlavní řeky – Svitava a Svratka. Obě řeky mají řadu drobných přítoků, nejvýznamnějšími jsou Ponávka, Říčka, Leskava, Vrbovec a Ivanovický potok. Nachází se zde několik rybníků, např. Babí doly, Žebětínský rybník, rybníčky na Ponávce pod Jehnicemi nebo Soběšické rybníčky.

Významnými vodními toky podle vyhlášky č.470/2001 jsou:

- Svratka, teče ze SZ města na J, na toku na území města je situováno významné hospodářské dílo Brněnská přehrada (též vodní nádrž Brno) o rozloze $2,3 \text{ km}^2$,
- Svitava, teče ze SV města na J, je nejvýznamnějším přítokem Svratky, do které ústí z levé strany v Brně – Přízřenicích, Říčka.

Stav vodních toků na území města Brna z hlediska jejich ekologických a rekreačních funkcí je nevyhovující. Dle ČSN 75 7221 Klasifikace jakosti povrchových vod patří Svratka a Svitava do III. a IV. třídy pětitřídní stupnice jakosti (v organických i anorganických ukazatelích). Oba toky jsou problémové zejména v ukazateli celkový fosfor.

Klíčovým problémem z hlediska jakosti vod je znečištění Brněnské přehrady. Přehrada se nachází asi 8 km severozápadně od středu města Brna na katastrálním území Bystřce a Kníniček. Začíná hned za ohybem řeky u Veverské Bítýšky, pokračuje od západu směrem na jih a postupuje v délce asi 17 km až k Bystřci. Nádrž má zabránit každoročním povodním na řece Svratce, je zdrojem elektrické energie, zásobárnou vody, regulačním prvkem Svratky i rekreačním zázemím Brna. Problém je však rozvoj sinic v přehradě, které tak rekreačnímu využití brání.

Celková délka vodovodních řadů pro veřejnou potřebu v roce 2008 činila 1318 km. Roční výroba vody v roce 2008 byla 32,7 mil. m³. Na území města se nachází tři samostatné vodovody. Největší z nich rozvádí pitnou vodu, kterou je zásobeno všech 29 městských částí. Část městské části Ivanovice je zásobena ze skupinového vodovodu Kuřim – Lelekovice – Česká, který se nachází na území Brno - venkov. Zbývající dva lokální vodovody Chochola a Jelenice se samostatnými vodními zdroji slouží k zásobování rekreačních oblastí, nacházejících se na pravém břehu Brněnské přehrady.

Do vodovodní sítě města Brna je dodávána voda ze tří vodních zdrojů, a to:

- podzemní voda z prameniště v Březové nad Svitavou, jímaná a dopravovaná I. a II. březovským vodovodem,
- voda upravovaná - z Vírské přehradní nádrže, upravovaná úpravnou vody Švařec (Vírský oblastní vodovod),
- z řeky Svratky upravovaná úpravnou vody II v Brně Pisárkách, dnes slouží již jen jako záložní zdroj pro havarijní případy a mimořádné provozní situace.

Z regionálně hydrogeologického pohledu spadá území města Brna do následujících hydrogeologických rájů:

164 Fluviální sedimenty povodí Dyje,

224 Dyjsko - svratecký úval,

657 Krystalinikum brněnské jednotky,

662 Kulm Dražanské vrchoviny,

663 Moravský kras.

V severní a východní části města se nacházejí zásoby kvalitní podzemní vody, využívané prostřednictvím několika jímácích hydrogeologických vrtů, které však nejsou v potřebném rozsahu monitorovány.

Odpadní vody

Celková délka kanalizačních stok pro veřejnou potřebu v roce 2008 činila 1 047 km. Množství čištěných odpadních vod v roce 2008 bylo 32,6 mil m³. Veškeré tyto vody jsou odváděny na čistírnu odpadních vod v Modřicích.

Čištění odpadních vod je rozčleněno na nitrifikaci, částečnou denitrifikaci a snižování celkového fosforu biologickou cestou, včetně možnosti chemického srážení P, a snižování hodnoty zbytkového znečištění i u dalších sledovaných ukazatelů (BSK5, CHSK, NL), které zajišťuje dosažení souladu s požadavky EU (91/271/EHS). Zvláštní zřetel byl brán na malou vodnost recipientu (řeka Svratka – Q₃₅₅ – 2,4 m³/s). Před nátokem na mechanický stupeň čištění je dešťová zdrž, která slouží pro kumulaci dešťové vody při vyšším přítoku. Po skončení dešťové události je voda z dešťové zdrže přečerpávána zpět do ČOV.

Pokud dojde v budoucnu k většímu rozvoji Brna, bude nutno stávající ČOV upravit tak, aby byly zajištěny požadované parametry vyčištěné vody.

Záplavová území

Z přehledu historických povodní vyplývá, že v minulém století dosáhla třikrát povodeň ve Svratce vyššího průtoku než je současná hodnota stoletého průtoku.

Záplavová území uváděná v územním plánu z roku 1994 byla vyhlášována vesměs ve vztahu k průtoku Q₁₀₀. To se týká zejména drobných toků. Kromě toho byla vyhlášena i nová záplavová území, která stanovil Krajský úřad JmK, OŽP, dne 16.1.2004 pod č.j. JMK 30644/2003 OŽPZ-Hm. Tímto rozhodnutím byla též částečně nahrazena některá předcházející rozhodnutí o záplavových územích Svratky a Svitavy. Záplavové území Svratky nad mostem Heršpická zůstalo v platnosti podle dřívějšího stanovení MMB, OVLHZ č.j. VLHZ-6450/00-Háj ze dne 15.2.2001.

Záplavová území nejsou vyhlášena na všech tocích v potřebném rozsahu. Některé drobné vodní toky a lokality (např. Bystrc, Řečkovice...) nemají vyhlášena záplavová území, ačkoli zástavba leží v blízkosti toků s omezenou kapacitou koryta. Vyhlášená záplavová území také často nejsou respektována při umisťování rozvojových ploch zástavby. V Brně to platí pro k.ú.:

- Mokrá Hora,
- Ivanovice,
- Medlány,
- Jundrov,
- Starý Lískovec,
- Bohunice,
- Přízřenice,
- Dolní Heršpice,
- Horní Heršpice,
- Komárov,
- Trnitá,
- Maloměřice,
- Husovice,
- Zábrdovice.

Protipovodňová opatření

Je zpracována studie protipovodňové ochrany v rámci Generelu odvodnění města Brna, prozatím však není projednána. Největším problémem je, že plochy protipovodňových opatření zasahují do stávajících návrhových ploch územního plánu.

8.1.5 Půda

V roce 2008 činila rozloha zemědělské půdy na území města Brna 7 935 ha, což je o 59 ha méně oproti roku 2006 a o 346 ha méně než v roce 1999. Výměra orné půdy byla 5 259 ha, vinic 18 ha, zahrad 2 072 ha, ovocných sadů 223 ha a trvalých travních porostů 312 ha.

Obdělávané rozsáhlé rovinaté pozemky na jihu Brna na území Tuřan a Brněnských Ivanovic jsou postiženy větrnou erozí. Ve srovnání s ostatními okresy kraje se jedná o ohrožení menšího významu. Na území Brněnských Ivanovic je stupněm 4, 5 a 6 ohroženo 72,0 ha z celkových 131,5 ha, na území Tuřan 330,4 ha z celkových 524,5 ha. Vodní erozi zapříčiňuje zejména obdělávání svažitých pozemků.

8.1.6 Les

Celková rozloha lesních porostů na území města Brna činí 6 232 ha, což je 27,1 % území města. Nejvíce lesa se nachází v katastrech Bystrce (1 854 ha), Kníniček (804 ha), Žebětína (650 ha), Líšně (475 ha) a Soběšic (431 ha). Lesy jsou zde převážně smíšené. Listnaté dřeviny tvoří 54,5 % s převahou dubu, habru a buku, jehličnaté dřeviny tvoří 45,5 % s převahou borovice a smrku.

Naprostá absence lesa je v katastrech intenzivně zastavěných, jako je Černá Pole, Město Brno, Ponava, Staré Brno, Stránice, Trnitá, Veverí, Zábrdovice a v zemědělských katastrech na jihu a jihovýchodě města jako jsou Dvorská, Holásky, Horní Heršpice, Komárov a Slatina.

8.1.7 Odpady

Strategii pro nakládání s odpady stanoví Plán odpadového hospodářství města Brna. Odpady produkované ve městě Brně lze rozdělit na komunální (a podobné živnostenské odpady), odpady z průmyslových činností (kategorie ostatní), odpady nebezpečné, odděleně sbírané využitelné složky (papír, plasty, sklo). Hlavním způsobem nakládání s komunálními odpady je jejich energetické využívání. V současné době není možné po omezenou dobu tuto možnost využívat a to vzhledem ke skutečnosti, že spalovna společnosti SAKO Brno prochází obnovou. Od října roku 2009 jsou odpady produkované na území města předávány k odstranění na skládkách odpadů, s výjimkou materiálově odděleně sbíraných využitelných složek. Po znovuzprovoznění (očekává se v červnu 2010) bude

kapacita zařízení k energetickému využívání odpadů navýšena na 224 tis.tun odpadů/rok. Tím bude umožněno, aby v zařízení byly využívány odpady ze širšího spádového území.

Sběr komunálních odpadů (odpady z domácností, podobné živnostenské odpady, odpady z úřadů) je prováděn do maloobjemových nádob (60 až 1100 litrů). Ke konci roku 2007 bylo umístěno celkem 51 930 kusů sběrných nádob. V roce 2007 bylo vyprodukováno 69 491 tun zbytkového komunálního odpadu, který byl následně energeticky využit.

Dále je na území města provozováno 44 sběrných středisek odpadů a shromažďovacích míst odpadů. Jednotlivá sběrná střediska a shromažďovací místa odpadů odebírají vymezené odpady od stanovených skupin původců a jsou současně místem zpětného odběru vysloužilých elektrozařízení a elektroodpadů.

Pro sběr materiálově využitelných složek komunálního odpadu jsou využívány sběrné nádoby (nejčastěji o objemu 1100 litrů) a v městské části Brno – střed je umístěno 5 podzemních stanovišť. Počet sběrných nádob a rovněž množství sebraných odpadů setrvale narůstá (v roce 2008 bylo sebráno 7 361 t papíru, 3 089 t skla, 749 t PET).

Pro využívání kompostovatelných složek odpadu byla v Brně – Černovicích otevřena v roce 2007 Centrální kompostárna.

8.1.8 Staré ekologické zátěže a brownfields

Staré ekologické zátěže a tzv. brownfields představují významný problém v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Mezi tyto nejvýznamnější lokality na území města Brna patří:

- oblast Heršpic a Přízřenic (ABB, MATE, CENTROKOV, ELVO, DKV H. Heršpice, TRIBOS, POZEMSTAV, ENERGETICKÉ STROJÍRNY, část bývalého JZD 9. květen při ul. Havránkova, soubor areálů při ul. Vídeňská) - rozsáhlé znečištění chlorovanými uhlovodíky,
- rozvojová oblast tzv. jižního centra (bývalý areál ČSAD na ul. Rosické, areál Autoeuropark Zvonařka a okolí ČSPHM ARAL na ul. Zvonařka, tzv. dolní nádraží, PRAKOM a.s., SDC Brno a.s.) - znečištění ropnými látkami a chlorovanými uhlovodíky,
- průmyslové elektrotechnické komplexy při ul. Jílkova a Šámalova v Židenicích (bývalý MEZ, Elektrozávody) - znečištění chlorovanými uhlovodíky.

Mezi dalšími můžeme jmenovat okolí brněnské teplárny a plynárny v okolí Radlasu, areál a.s. ZBROJOVKA, areál DKV ČD v Maloměřicích, areál a.s. ZETOR, areál bývalých PRÁDELEN A ČISTÍREN na ul. Křídlovické s enormním zatížením chlorovanými uhlovodíky, areál a.s. ŠMERAL, a.s. KRÁLOVOPOLSKÁ, a.s. KRKA, PLIVA - LACHEMA.

Významnou ekologickou zátěž působí objekty skládek. Největším problémem je bývalá černovicko - tuřanská skládka, kde byl deponován komunální i průmyslový odpad města do vytěžených ložisek štěrkopísků od padesátých let minulého století. Dalšími lokalitami jsou černá skládka při ul. Vinohradské či černá skládka Netopýrky v Komíně. Ročně pak na území města vzniká kolem 40 dalších nelegálních skládek menšího rozsahu.

8.1.9 Hluk

Hluková zátěž venkovního prostoru na území města Brna (aglomerace) je v současné době působena především hlukem z pozemní dopravy, kde rozhodující podíl má automobilová doprava.

V následující tabulce A.2 jsou vyznačeny městské komunikace, kde zástavba v jejich okolí je významně hlukově ovlivněný chráněný venkovní prostor.

Tabulka A.2 - Okolí městských komunikací (ulic), kde výpočtově vyjádřené hlukové emise přesahují určená kritéria	
Velký městský okruh (VMO)	
Poříčí	v části Nové Sady – Heršpická
Svatoplukova	v části Rokytova – Karlova
Gajdošova	v části Jamborova – Bubeníčková
Bauerova	v části Hlinky – R 23 Pisárecký tunel
Hladíkova	v části Dornych – Charbulova
Malý městský okruh (MMO)	
Koliště	v části Lidická – Křenová
Dornych	v části Křenová – Úzká
Centrální část	
Dornych	v části Úzká – Plotní
Jihozápadní ohraničení sektoru: III/3842 Libušina tř. – Pisárecká, I/42 Bauerova – Poříčí, I/52 Heršpická – Vídeňská	
Vídeňská	v části Bohunická – Heršpická
Heršpická	v části Jihlavská – Poříčí
Sektor Jih: ohraničení I/52 Vídeňská – Heršpická, I/42 – VMO Opuštěná – Hledíkova – II/430 Olomoucká, III/15289 Řípská	
D 2	v části exit 0 – 3
Kaštanová	v části Hněvkovského – uzel D 1/D 2 – Popelova
Hněvkovského	v části Sokolova – Černovická
Plotní	v části Svatopetrská – Zvonařka
Černovická	v části Hněvkovského – Vinohradská
Sektor Sever: ohraničení Kociánka, III/6421 Sportovní, II/642 Pionýrská, Štefánikova, Domažlická, Tábor, II/640 Hradecká	
Hradecká	v části Palackého tř. - Královopolská

Zdroj: Průzkumy a rozbor

8.1.10 Shrnutí

Největšími problémy Statutárního města Brna v oblasti životního prostředí jsou:

- Znečištění ovzduší především frakcí prашného aerosolu < 10 µm, dále pak NO_x a benzo(a)pyrenem. Hlavním zdrojem znečištění je pozemní doprava.
- Hluk způsobený především pozemní dopravou.
- Nerespektování stanovených záplavových území při výstavbě, nedostatečné stanovení záplavových oblastí a nedostatečná protipovodňová ochrana.
- Znečištění řek, zejména Svratky a Svitavy v ukazateli celkový fosfor a dále Brněnské přehrady sinicemi, které znemožňuje její využití k rekreaci.
- Množství starých ekologických zátěží a brownfields (v současné době cca 119), zejména černovicko - tuřanská skládka.

8.2 Vývoj životního prostředí bez uplatnění Konceptu

Součástí přípravy konceptu ÚPmB (resp. jeho vyhodnocení z hlediska udržitelného rozvoje území města Brna) bylo zpracování SWOT analýzy. Ta popisuje na jedné straně silné a slabé stránky dotčeného území a na straně druhé příležitosti a hrozby v dané oblasti (včetně rozvojových lokalit). Uplatnění Konceptu ÚPmB by mělo zabránit naplnění hrozeb identifikovaných na základě SWOT analýzy nebo je alespoň minimalizovat.

Rizika identifikovaná ve SWOT analýze a předchozích kapitolách by mohla bez provedení koncepce (konceptu ÚPmB) znamenat následující trendy vývoje životního prostředí:

- nárůst zatížení životního prostředí zejména emisemi do ovzduší a hlukem (např. v důsledku růstu automobilové dopravy na stávající komunikační síti),
- pokles biodiverzity nebo narušení zvláště chráněných území,
- pokračující suburbanizaci zejména do přírodně cenných území,
- přetrvávání rizik starých ekologických zátěží (černovicko - tuřanská skládka),
- zvýšení výskytu environmentálních a technologických rizik jako důsledku zásahů člověka do prostředí a krajiny (např. povodně v případě neuskutečnění opatření na ochranu přírody a krajiny, v důsledku neuskutečnění protipovodňových opatření a nerespektování vyhlášených záplavových území při umisťování rozvojových ploch).

9. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Z hlediska uplatnění Konceptu ÚPmB je potřeba vzít v úvahu jak současný stav, tak výhledové charakteristiky životního prostředí.

Dopady realizace Konceptu ÚPmB na životní prostředí se mohou lišit nejen podle charakteru jednotlivých záměrů, ale také podle citlivosti dotčené lokality. Tuto problematiku řeší důsledné uplatňování indikátorů pro výběr projektů a environmentálních ukazatelů pro sledování vlivu ÚPmB na životní prostředí. Budou-li takto eliminovány (nebudou podpořeny) záměry, které by mohly mít negativní vliv na životní prostředí, lze konstatovat, že realizací ÚPmB nebudou žádné oblasti významně (negativně) zasaženy.

Nicméně je však třeba uvést, že v zájmovém území existují dvě skupiny „citlivých“ oblastí, v nichž je potřebné vyhodnocovat potenciální dopady projektů navrhovaných k realizaci v rámci ÚPmB z hlediska jejich možných nepříznivých vlivů na životní prostředí zvláště důsledně. Jedná se konkrétně o následující oblasti:

- Oblasti se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny

Jedná se především o oblasti velkoplošných (CHKO Moravský kras) i maloplošných zvláště chráněných území a území evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000 dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Lokality významné z hlediska ochrany přírody jsou uvedeny v samostatné příloze Posouzení vlivu konceptu ÚPmB na EVL a PO soustavy Natura 2000 tohoto Vyhodnocení. Vymezení těchto území je důležité zejména z hlediska jejich potenciálního ohrožení projekty, které budou posilovat dopravní dostupnost prostřednictvím dopravní infrastruktury, dále výstavbou obytných budov a rekreačních areálů, rozvojem průmyslových areálů apod. Záměr výstavby areálu pro sjezdové lyžování na území evropsky významné lokality Pisárky soustavy Natura 2000 je hodnocen silně negativně.

- Oblasti se zvláště zhoršeným stavem životního prostředí

Z analýzy stavu životního prostředí v dotčeném území je zřejmé, že zhoršený stav složek životního prostředí je evidentní v jižní a případně ve východní části. V jižní části charakteristiky dosahují koncentrace škodlivin v ovzduší a hladiny hluku nejvyšších hodnot v rámci posuzovaného ÚPmB. V této souvislosti lze tedy považovat vybrané oblasti v okolí exponovaných dopravních tepen (dálnic a jejich mimoúrovňových křížení např. D1 a D2, D1 a R52 a na křižovatce Brno – střed) s četnými počty překračování přípustných imisních limitů ochrany lidského zdraví a vitality ekosystémů (NO_x , PM_{10} příp. $\text{PM}_{2,5}$, benzo(a)pyren) a nebo hluku. Statutární město Brno bylo zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší vzhledem k tomu, že na části jeho území dochází k překračování imisních limitů i meze tolerance pro průměrné 24 hodinové koncentrace suspendovaných prachových částic frakce PM_{10} .

Ve východní části je území zatíženo spíše těžbou nerostných surovin nebo výskytem lokality s prokázanou kontaminací vod a zemin (SEZ) případně brownfields. Závažné jsou lokality SEZ, kde existuje významné zdravotní riziko a nedošlo zde dosud k sanaci.

V těchto oblastech je potřeba věnovat pozornost jak negativním, tak především pozitivním dopadům ÚPmB.

Kromě environmentálních ukazatelů pro hodnocení ÚPmB a výběru projektů je další pojistkou hodnocení projektů ÚPmB, také samostatné posouzení vlivů projektů (záměrů) na životní prostředí podle přílohy zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

10. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI

Veškeré současné problémy a jevy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou významné pro Koncept ÚPmB, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí, jsou popsány v následujících podkapitolách.

10.1 Současné problémy a jevy životního prostředí s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti

Na území města Brna se nachází následujících deset evropsky významných lokalit, jež byly vyhlášeny nařízeními vlády č. 132/2005 Sb., č. 301/2007 a č. 371/2009. Stanoviskem Krajského úřadu Jihomoravského kraje dle §45i ZOPK bylo konstatováno, že nelze vyloučit významný vliv posuzované Koncepce na všech devět uvedených evropsky významných lokalit. Na základě uvedeného stanoviska, dále kvůli absenci prostorového překryvu ostatních evropsky významných lokalit a ptačích oblastí s řešeným prostorem města Brna a z důvodu vyloučení rizika dálkového ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 realizací nově navržených aktivit na území města Brna je dále hodnocen pouze eventuelní vliv realizace Koncepce na EVL Bílá hora, Bosonožský hájek, Hobrtenky, Kamenný vrch, Modřické rameno, Moravský kras, Nad Brněnskou přehradou, Netopýrky, Pisárky, Stránská skála.

10.1.1 Srovnání významnosti vlivů jednotlivých variant koncepce na lokality soustavy Natura 2000

Realizace nulové varianty znamená zachování současného stavu území, tedy existence stávajícího územního plánu města Brna. Tato skutečnost by však znamenala výraznou překážku dalšího rozvoje města.

Realizace aktivní varianty I neznamena významné ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, při dodržení konkrétních zmírňujících opatření uvedených v kap. 5.

Realizace aktivní varianty II přináší **významné negativní ovlivnění** EVL Pisárky v souvislosti s navrženou výstavbou lyžařské sjezdové tratě.

Realizace aktivní varianty III neznamena významné ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, při dodržení konkrétních zmírňujících opatření uvedených v kap. 5.

Lze tedy konstatovat, že významnost vlivů nulové varianty a varianty I a III na lokality Natura 2000 je srovnatelná. Významnost vlivů realizace varianty II na lokality soustavy Natura 2000 je vysoká z důvodu předpokládaného významného negativního ovlivnění EVL Pisárky.

10.1.2 Návrh zmírňujících opatření, které vyloučí negativní vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000

Pro eliminaci rizika případného negativního vlivu realizace hodnocené koncepce na evropsky významné lokality na území města Brna je potřeba respektovat následující doporučení:

- Neprovádět realizaci varianty II konceptu územního plánu, resp. vyloučit realizaci lyžařské sjezdové tratě na území EVL Pisárky.
- V případě eventuelních budoucích návrhů konkrétních záměrů situovaných do prostoru rekreační oblasti (RO) Vrbovec – Žebětín či RO Holedná na ploše EVL Hobrtenky, RO Holedná na ploše EVL Kamenný vrch, RO Přehrada na ploše EVL Nad Brněnskou přehradou, RO Bystrc-Komín-Medlanky na ploše EVL Netopýrky a RO Holedná na ploše EVL Pisárky je nezbytné postupovat v souladu se zněním §45h,i ZOPK – požádat Krajský úřad Jihomoravského kraje o vydání stanoviska dle §45i ZOPK.

- Navržená změna části plochy v jižním cípu EVL Kamenný vrch na městskou zeleň nesmí znamenat eventuální zalesnění stávajících travinobylinných společenstev, jež jsou biotopem předmětů ochrany EVL - střevlíka (*Carabus hungaricus*) a koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*). Je nezbytné zachovat stávající charakter pastvinných lad na území EVL.
- U dvou potenciálně problémových navržených záměrů (koridor vysokorychlostní železnice a silniční koridor, viz kap. 4.4.7) nejsou nyní k dispozici dostatečně podrobné údaje, které by umožnily přesně posoudit konkrétní míru a rozsah jejich případného vlivu na EVL Nad Brněnskou přehradou. Je proto potřeba u těchto 2 záměrů, u nichž bylo stanoveno potenciální riziko negativního vlivu, přenést požadavek na posouzení jejich vlivu na EVL dle § 45h,i ZOPK do dalších fází správních řízení (územní řízení, proces EIA apod.) - požádat příslušný orgán ochrany přírody o stanovisko dle §45i ZOPK.

V souladu s přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. je hodnocení vlivů konceptu ÚPmB na lokality soustavy NATURA 2000 uvedeno v části B a také v samostatné příloze.

10.2 Současné problémy v oblasti veřejného zdraví

Zdravotní stav obyvatel města Brna z části odpovídá negativním dopadům života obyvatel velkých měst. Vypovídá i o vzdělanosti, vitalitě a dobré vůli zdravě žít.

Střední délka života u mužů i u žen překračuje tento ukazatel pro Českou republiku a více u žen. Absolutní výskyt nádorových onemocnění od sedmdesátých let narůstá, avšak standardizovaná úmrtnost na nádorová onemocnění je nižší, než ve ČR. Podobně i standardizovaná úmrtnost na kardiovaskulární a plicní nemoci a také na sebevraždy. Významně je nižší standardizovaná úmrtnost na nádory u mužů i když jejich absolutní výskyt

V Brně je méně alergických dětí, než v Ostravě a Praze. Nezaměstnanost v Brně se udržuje na stabilizované úrovni a v posledních letech klesá. Index stáří je však nejvyšší z okresů kraje, což může být záhy změněno populačním boomem dětí narozených v sedmdesátých letech. Pokud by všude v ČR žili stejně staří lidé, umírali by méně v Brně než v celé ČR a to i na hlavní příčiny úmrtí (nádory, oběhová a srdeční onemocnění). Absolutně však těchto nemocí přibývá. Včasná prevence a dobrá léčba v místě však může úmrtnost snižovat a to může být významný důvod. Současná incidence nádorových nemocí je záležitostí působení faktorů prostředí, které působily v minulých desetiletích.

O to důležitější je pravděpodobnost působení determinantů zdraví, působících v současnosti. Znečištění ovzduší a hluk je to, co se pravděpodobně na zdraví může uplatnit a nelze počítat s tím, že se sami obyvatelé postarají o to, aby se negativní účinek znečištění a hluku zmínil a s tím pravděpodobné dopady jejich působení. Prevenci dopadů působení tabákového dýmu, přejídání a imobility, nevhodného slunění však mají plně Brňané ve svých rukách.

Pro negativní dopad dopravy je Brno zařazeno do oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. Závažným znečištěním je koncentrace částic vyjádřených jako PM₁₀, benzo(a)pyren a oxid dusičitý. Hluk představuje významný obtěžující faktor prostředí, který ruší i těžce část obyvatel ve spánku a může spolupůsobit při vzniku kardiovaskulárních onemocnění. Obtížný je pro více než 80 % obyvatel města, část obyvatel je v noci hlukem rušena.

Kvalita vody v kohoutcích v domácnostech obyvatel je vyhovující, vhodné je doplnit centrální zásobování u periferních částí města. Koupací vody jsou pro Brno důležité, možnost rekreace u vody ve městě zvyšuje jeho atraktivitu. Je potřebné vodu sledovat a zamezit přísun živin do povrchových nádrží. Přítomnost toxických kovů a benzo(a)pyrenu v půdách ve městě, sledovaná Zdravotním ústavem, prokázala posun rozšíření některých látek, souvisejících zejména s dopravou, jižním směrem. Znečištění není kritické, ale je potřebné ho sledovat. Kontaminace půdy v místech starých ekologických zátěží, zejména na území Královopolské, problémem, přinášejícím zdravotní riziko, který omezuje možnost dalšího využití území k jiným, než výrobním účelům.

Obecné podmínky Konceptu územního plánu města Brna musí být v souladu se zákonnými požadavky ochrany veřejného zdraví, kterými jsou ochrana před hlukem a zajištění života bez znečištění toxickými látkami v ovzduší, půdě, se kterou přichází obyvatelé do styku, vnitřním prostředím budov. Musí být zajištěna prevence vzniku míst z nadlimitním znečištěním škodlivin, vznikání hot spots z dopravy, při nakládání s odpady, chemickými látkami, pesticidy. Musí umožnit rovnoprávný život i osobám s omezeními pohybu a smyslu, starším a dětem a představitelům etnických menšin. Řešení

musí poskytnout podmínky pro využívání volného času, umožňující rozvoj tělesného i duševního zdraví. Obyvatelé musí mít možnost se po městě pohybovat bezpečně pěšky i na kole. Obyvatelé mají nárok žít v akustické, světelné pohodě, v ovzduší, které je bez zápachu a neomezuje viditelnost. Musí být zajištěno bezpečí i při povodních, transportu nebezpečných materiálů, nakládání s odpady.

Doporučujeme zachování míst klidu v zahušťované obytné zástavbě a v zastavěném kompaktním městě uchránit vnitrobloky, aby se nestaly garážemi. Pro umístění dopravy volit jiná řešení. Potřebné je uchování míst pro krátkodobou rekreaci a průchodnost zeleně městem a její rozvoj na veřejných místech a plochách včetně vertikálních. Smíšená zóna ve stávajícím i rozvojovém území musí být zbavena konfliktů, jimiž je hluk, znečištění částicemi, benzo(a)pyrenem a oxidem dusičitým. Není žádoucí z hlediska veřejného zdraví upřednostňovat směry rozvoje města s nárůstem dopravy a přiblížením se k intenzivně využívané dopravě spolu s novým průmyslem a logistikou. Lépe vyznívají směry rozvoje s již zajištěnou infrastrukturou. Nerozvíjet směry rozvoje tam, kde je nevyhovující kvalita ovzduší a překročený hlukový limit. Uchovat život v centru a umožnit ho zde i citlivým skupinám populace, včetně bezbariérového bydlení pro starší občany. Uchovat místa, která pro starousedlíky něco znamenají a udržovat je. Realizovat rozvoj průmyslu a dalších aktivit odpovídající vzdělanostní struktuře Brna.

Pro všechny rozvojové směry je důležité uchovat stabilizované plochy s lesy, plochy městské zeleně, plochy krajinné zeleně a, pokud možno, zemědělské plochy. Zajistit plochy zahrádek pro využití volného času, samozásobení, produkci biopotravin malých výrobců a fyzické aktivity stárnoucích obyvatel. Zajistit, aby správce betonových nebo asfaltových ploch, na kterých se může usazovat znečištění částicemi, se o ně náležitě staral.

Umísťování staveb realizovat v souladu se Strategickou hlukovou mapou města Brna a v souladu s požadavky na kvalitu ovzduší.

Tyto závěry vychází z Hodnocení vlivu na zdraví obyvatel podle zákona č.100/2001 Sb., v platném znění, Konceptu územního plánu města Brna. MUDr. Eva Rychlíková, MUDr. Josef Míka, Zdravotní ústav se sídlem v Kolíně, pobočka Praha, 2007-2008.

10.3 Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním ÚPD ovlivněny

Na základě předchozího popisu stavu životního prostředí na území města Brna byly identifikovány současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním ÚPmB ovlivněny pozitivně i negativně. Ze všech tří známých variant Konceptu územního plánu města Brna a jeho rozvojových záměrů mohou být v tomto kontextu ovlivněny zejména tyto jevy: ovzduší, podzemní a povrchové vody, půda, příroda a krajina, staré ekologické zátěže, odpadové hospodářství a hluk. Protože dosud nebyly zpracovány detailní podklady všech rozvojových lokalit (dopravní generel a modely, rozptylové studie apod.), které by konkrétně vyjádřily vliv navrhovaných záměrů na životní prostředí, je možné pouze v obecné rovině predikovat přibližný vývoj těchto jevů.

Jak již bylo uvedeno výše, je důležité věnovat se jak možným negativním, tak i pozitivním vlivům ÚPD. Pozitivní vlivy lze očekávat v oblastech se zhoršeným stavem životního prostředí. Hlavní problémovou oblastí je znečištění ovzduší, zejména v jižní, centrální a případně ve východní části území, ať už se jedná o oxidy dusíku, prachové částice nebo benzo(a)pyren. Druhým problémem je zvýšená hladina hluku v posuzované oblasti. Za problematické lze považovat i znečištění hlavních vodních toků (zejména v ukazateli fosfor), či výskyt velkého množství lokalit nazývaných brownfields, kterých je na území města cca 119 a zabírají území o rozloze cca 500 ha. I zde je nezbytné navrhnout řešení revitalizace těchto ploch. Problémem je také nedostatečná stoková síť města a to jak z hlediska kvalitativního, tak i kvantitativního. Významnými nedostatky trpí město z hlediska protipovodňové ochrany a stanovení záplavových území. I tuto oblast je nutno vyřešit v novém územním plánu.

Na straně druhé je třeba dbát na možné dopady (negativní) v oblastech velkoplošných i maloplošných zvláště chráněných území, území soustavy Natura 2000 – 10 EVL a ÚSESu.

11. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

11.1 Metodika hodnocení vlivů navrhovaných variant konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB je posuzován jako variantní (nyní jsou posuzovány 3 varianty). Tyto varianty byly konfrontovány s platnou verzí Územního plánu (nulová varianta).

Třetí varianta konceptu ÚPmB byla zadána později a byla hotova ke konci roku 2009. Po té byly všechny tři varianty konceptu ÚPmB posouzeny z hlediska dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Další postup zpracování a projednání ÚPmB bude upřesněn kompetentními orgány MMB a příslušným úřadem (KÚ JmK).

Z věcného hlediska je celkové posouzení konceptu ÚPmB provedeno ve 3 úrovních:

1. Strategické,
2. Kvantitativní,
3. Kvalitativní.

V rámci strategického posouzení je porovnáváno (slovně) zaměření hlavního cíle a zásad územního plánu města Brna vůči environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje a cílům v oblasti životního prostředí. Dále je porovnáno koncepční řešení variant ÚPmB vůči problémům a jevům životního prostředí.

Kvantitativní hodnocení je založeno na bilančním porovnání ukazatelů návrhových ploch a ploch přestavby apod. a určení výhodnější varianty ÚPmB z hlediska dopadů na životní prostředí.

Kvalitativní posouzení se zaměřuje posouzení vlivu záměrů strategických investic a rozvojových lokalit ÚPmB na složky životního prostředí (podle stupnice -2/+2).

11.2 Strategické posouzení hlavního cíle konceptu ÚPmB

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

Hlavní cíl Konceptu ÚPmB v sobě zahrnuje podporu udržitelného rozvoje resp. environmentálního pilíře a vyváženě zohledňuje ostatní pilíře (ekonomický a sociální).

V prvé řadě je v hlavním cíli souměrně vyjádřena rovnováha mezi environmentálním a ekonomickým pilířem („...Trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna.“). Za druhé je v hlavním cíli vyjádřena podpora kvality života zahrnující environmentální i sociální pilíř („...omezení suburbanizace ...“).

Z hlediska posouzení rozsahu rozvoje se koncept ÚPmB zabývá městem v jeho administrativních hranicích. Navržený rozsah rozvoje města vychází z naplnění zastavitelných ploch a ploch přestavby při zachování rovnováhy mezi ochranou přírodních hodnot města a jeho rozvojem. Potenciál města je stanoven ve variantách a je upřesněn cíli konceptu ÚPmB.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví hlavní cíl konceptu ÚPmB obdobně zohledňuje zdravé podmínky života obyvatel, čímž je podporován sociální pilíř.

Návrhy a doporučení zpracovatele SEA

Podle názoru zpracovatele SEA je formulace hlavního cíle konceptu ÚPmB z pohledu udržitelného rozvoje vyhovující. Je doporučeno důsledně provázet plnění hlavního cíle a jednotlivých cílů konceptu ÚPmB až na úroveň záměrů. V praxi to bude znamenat prosazování nebo úpravu projektů např. rozvojových lokalit apod. v souladu s hlavním cílem a dílčími cíli konceptu ÚPmB, které se mohou promítat do dílčích územních nebo stavebních řízení nebo procedury posuzování vlivů záměrů na životní prostředí podle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

11.3 Strategické posouzení zásad ÚPmB

Nový Územní plán města Brna vytvořil pro hlavní cíl územní podmínky na základě následujících zásad (kap. 1.1.5 konceptu ÚPmB):

- **Zásada 1. Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot** včetně vodních toků – územní plán vymezuje nejhodnotnější části krajiny jako chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě.
- **Zásada 2. 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.
- **Zásada 3. Udržitelná mobilita** – územní plán stabilizuje a navrhuje další rozvoj dopravní infrastruktury pro zajištění kvalitní, usměrněné obsluhy území s ohledem na širší vztahy města.
- **Zásada 4. Recyklace znehodnocených území** – územní plán identifikuje zanedbávaná území a nevyužitá areály uvnitř zastavěného území města (tzv. brownfields), uvolňované armádní areály, drážní 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 zakomponování do městské struktury vzniklo co nejliberálnější prostředí.
- **Zásada 5. 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.

Souhrnné hodnocení vlivu zásad konceptu ÚPmB na životní prostředí

Zásady konceptu ÚPmB jsou slovně hodnoceny ve vztahu k podpoře environmentálního pilíře.

Zásada 1. vykazuje silnou vazbu na environmentální pilíř respektováním chráněných území (ZCHÚ), ÚSES a vodních toků i přírodního zázemí zástavby.

Zásada 2. musí podporovat takové strategické směry rozvoje, které budou respektovat dosavadní limity využívání území zejména s ohledem na oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší a hlukové zatížení. Není zde přímá vazba na environmentální pilíř.

Zásada 3. má silnou vazbu k environmentálnímu pilíři. Je podporována dopravní infrastruktura a veřejná hromadná doprava k omezení zatížení některých lokalit vlivem dopravy.

Zásada 4. vykazuje silnou vazbu na environmentální pilíř. Vzhledem k přednostnímu využívání lokalit brownfields, dochází ke snižování záboru půdy (ZPF, PUPFL) a ochraně krajiny.

Zásada 5. má silnou vazbu na environmentální pilíř včetně veřejného zdraví, neboť se jedná podporu vytváření ploch veřejné zeleně.

Pět ze šesti zásad konceptu ÚPmB má silnou vazbu na environmentální pilíř udržitelného rozvoje. Zásady definované v konceptu ÚPmB jsou navrženy tak, aby naplnily požadavky zadání ÚPmB a působily na identifikované problémy dotčeného území.

Výběr zásad uvedených v konceptu ÚPmB vychází z nutnosti implementovat zásady rozvoje, jejichž cílem je účelná koncentrace finančních zdrojů na řešení klíčových problémů a dosažení maximálního rozvoje a zhodnocení dotčeného území.

Návrhy a doporučení zpracovatele SEA

Název zásady 4. Recyklace znehodnocených území je dle názoru posuzovatele poněkud zavádějící v oblasti územního plánování. Není znám záměr autora. Pojem recyklace je používán v rámci materiálového využití meziproductů a odpadů. Je navržena formulace "Revitalizace znehodnocených území" ve smyslu původního názvu. Připomínka je formálního charakteru, nicméně může přispět k vyšší míře srozumitelnosti a ztotožnění obyvatelstva se zásadami ÚPmB.

11.4 Strategické posouzení koncepčního řešení variant ÚPmB

Koncepční řešení všech variant ÚPmB je porovnáváno se současnými problémy a jevy životního prostředí popsanými v kapitolách 9.-10. vyhodnocení. V tabulce níže je charakterizován vliv varianty na ovzduší a hluk, půdu, přírodu a krajinu, staré ekologické zátěže a ostatní problémy a jevy. Vybrané jevy se částečně kryjí se zásadami ÚPmB (zásada 1., 3. a 4.). Koncepční řešení variant je určeno především podmínkami v zadání ÚPmB, které bylo rozpracováno do navazujícího dokumentu - konceptu ÚPmB.

Tabulka A.3 - Strategické posouzení koncepčního řešení a vlivů variant ÚPmB			
Problémy a jevy ŽP	Varianty ÚPmB		
	Var I	Var II	Var III
ovzduší a hluk	V místech plánovaných investic dojde k mírnému navýšení dopravních intenzit, řešení IAD je vyhovující, vedení R43 je kompenzováno tunelem.	V místech plánovaných investic dojde k mírnému navýšení dopravních intenzit, řešení IAD je vyhovující, vedení R43 je kompenzováno tunelem.	Pojetí této varianty promítnuté do IAD má silně negativní dopady na imisní a hlukovou situaci v centru města včetně zvýšení zátěže vedením R43 v daném koridoru Boskovické brázdy.
půda	Zábor půdy je nejvyšší ze všech variant (ZPF a PUPFL).	Zábor půdy je nižší (ZPF a PUPFL).	Zábor půdy je nižší na území města Brna oproti var. I a II, ale v případě R43 je to na úkor okolních obcí. Celkově bude zábor vyšší vzhledem k členitosti terénu (viz vyhledávací studie HBH projekt).
příroda a krajina	Vyšší zábor půdy vede k vyššímu ovlivnění přírody, krajiny a ÚSES.; rekonstrukce části R43 je výhodnější než var III.	Přiměřený dopad rozvoje na tyto složky (nutno vyloučit záměr sjezdovky Pisárky); rekonstrukce části R43 je výhodnější než var III.	Srovnatelný dopad s rozvojem na území města; vedení R43 v Boskovické brázdě může negativně ovlivnit okolní ZCHÚ a bude mít negativní dopad na krajinu.
staré ekologické zátěže/brownfields	Výrazně více jsou zakomponovány plochy transformace než ve var. II a III.	Plochy transformace jsou nižší než ve variantě I.	Plochy transformace jsou nižší než ve variantě I.
Ostatní (podzemní a povrchové vody, odpadové hospodářství)	Řešení je obdobné.	Nepřinášá významné rozdíly.	Nevykazuje významné rozdíly.
Celkové hodnocení a komentář pro danou variantu	1 Varianta I je horší z hlediska sledovaných jevů.	3 Varianta II je lepší z hlediska sledovaných jevů (pokud je vyloučena sjezdovka na EVL Pisárky).	-1 Varianta III je silně negativní k sledovaným jevům (vedení R43 s dopadem na ovzduší, půdu, přírodu a krajinu Boskovické brázdy).

Poznámka: Bodové hodnocení: varianta lepší 3 body, varianta horší 1 bod, varianty shodné 2 body. V případě silně negativního prvku – 1 bod. **Varianty, u nichž je rozdíl v hodnotách kvantifikovaných kritérií menší než 10 %, jsou hodnoceny jako shodné.**

Souhrnné hodnocení koncepčního řešení a vlivů variant ÚPmB

Z uvedeného hodnocení je patrné, že varianta III vykazuje silně negativní vliv (-1) k sledovaným problémům a jevům životního prostředí. Koncepční řešení této varianty je založeno na vedení dopravy přes stávající komunikační síť města a řešení R43 neplní ochrannou funkci tak, jako v případě variant I a II. Vlivem nárůstu intenzit dopravy a očekávaným kongescím by došlo k negativnímu ovlivnění kvality ovzduší a zvýšení hlukové zátěže ve městě Brně. Tyto negativní dopady budou rovněž ovlivňovat situaci v území Boskovické brázdy plánované trasy R43.

Pokud bude vyloučen záměr sjezdovky na území EVL Pisárky je celkově nejvhodnější varianta II.

11.5 Kvantitativní hodnocení konceptu ÚPmB - bilance ploch s rozdílným způsobem využití

Byly porovnávány všechny varianty konceptu ÚPmB pomocí bilance ploch s rozdílným způsobem využití. Pro hodnocení byla zvolena kvantitativní kritéria (podobně jako v části F. tohoto vyhodnocení). V této části A. byl hodnocen vliv na environmentální pilíř zejména vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, které podporuje také sociální pilíř. Pomocí tabulek byly pro každé kvantitativní kritérium srovnávány celkové současné a budoucí plochy pro jednotlivé varianty (ha, %), pokud byly tyto údaje dostupné.

Hlavní kvantitativní kritéria jsou navržena následovně:

1. Potenciál území města Brna v plochách zástavby

Kritérium se vztahuje k ekonomickému, environmentálnímu i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje: Z hlediska environmentálního pilíře je pozitivním faktorem výměra ploch přestavby, neutrálním až mírně negativním faktorem nárůst nově zastavitelných ploch. Kritériu je přiřazena váha 1 (nejnižší).

2. Struktura ploch změn (plochy přestavby / nové rozvojové plochy)

Kritérium se vztahuje zejména k environmentálnímu a ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje. Odráží skutečnost, v jaké míře je ekonomický rozvoj realizován na již jednou využitých plochách, které již zcela nebo částečně ztratily svou původní funkci. Vyšší podíl ploch přestavby vůči novým rozvojovým plochám je hodnocen pozitivně. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

3. Potenciál návrhových rezidenčních ploch (plochy bydlení, počet bytů, počet obyvatel)

Kritérium se vztahuje zejména k sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také významný předpoklad pro rozvoj pilíře ekonomického. Vyšší potenciál pro bydlení je hodnocen pozitivně k sociálnímu pilíři, opačně je hodnocen k environmentálnímu pilíři. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

4. Potenciál ploch občanské vybavenosti (plochy veřejné vybavenosti, plochy komerční vybavenosti, plochy areálů, plochy sportu)

Kritérium se vztahuje zejména k sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře ekonomického. Vyšší potenciál ploch občanské vybavenosti je hodnocen pozitivně k sociálnímu pilíři, opačně je hodnocen k environmentálnímu pilíři. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

5. Potenciál ploch pro rekreace (plochy veřejné rekreace, zahrádky)

Kritérium se vztahuje zejména k sociálnímu a environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře ekonomického. Vyšší celkový potenciál ploch pro rekreace (bez uvážení vnitřní struktury) je hodnocen pozitivně. Kritériu je přiřazena váha 2 (střední).

6. Potenciál ploch výroby a skladování a plochy lehké výroby

Kritérium se vztahuje zejména k ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře sociálního. Vztah k environmentálnímu pilíři je obecně ambivalentní v závislosti na typu ekonomické aktivity (a souvisejících vlivech na životní prostředí) a na tom, jak významným zdrojem a cílem automobilové dopravy se příslušná lokalita stane. Vyšší potenciál ploch je v této skupině hodnocen pozitivně k sociálnímu pilíři, opačně je hodnocen k environmentálním pilířům. Navíc posouzení environmentálních dopadů nejvýznamnějších konkrétních ploch je provedeno v kvalitativním hodnocení (ploch k umístění strategických záměrů). Kritériu je přiřazena váha 1 (nejnižší).

7. Územní potenciál rozvojových ploch (vytvořené pracovní příležitosti)

Kritérium se vztahuje zejména k ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře sociálního. Z hlediska environmentálního pilíře může být problémem přílišná koncentrace pracovních příležitostí na jednom místě, která může vyvolat zvýšení dopravy. Zvýšení počtu potenciálních pracovních příležitostí je hodnoceno pozitivně s tím, že posouzení environmentálních dopadů nejvýznamnějších konkrétních ploch je provedeno v kvalitativním hodnocení (ploch k umístění záměrů). Kritériu je přiřazena váha 1 (nejnižší).

8. Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, sociálnímu i ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje. Zvýšení procenta připojených obyvatel je hodnoceno pozitivně s tím, že posouzení environmentálních dopadů nevýznamnějších konkrétních sítí je provedeno v kvalitativním hodnocení (koridorů a ploch k umístění záměrů). Kritériu je přiřazena váha 1 (nejnižší).

9. Rozvoj energetických sítí

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Zvýšení počtu obyvatel připojených (majících možnost připojení k sítí CZT nebo k zemnímu plynu) je hodnoceno pozitivně. Pozitivně je navíc hodnoceno i to, využívá-li nově budovaný tepelný zdroj zemní plyn nebo biomasu. Kritériu je přiřazena váha 2 (střední).

10. Řešení dopravy obecně

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Koncepte dopravní infrastruktury vychází u variant ze stejných východisek a zásad, které jsou slučitelné s konceptem udržitelného rozvoje. Rozdíly se projevují především v řešení hromadné dopravy a ve vedení nových úseků některých komunikací (variantní řešení budou posouzena v rámci jiných kritérií). Obecným cílem variant je zvýšení udržitelnosti mobility na území města (zejména pak ochrana před tranzitní dopravou). Pozitivním vlivem na environmentální pilíř bude odklon dopravy z centra města, přetížených místních komunikací nebo obytných lokalit, které je podmíněno realizací celé dopravní koncepce (nadmístní komunikace, VMO, obchvaty). Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

11. Řešení dopravy v klidu

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Nárůst parkovacích stání je hodnocen pozitivně z hlediska environmentálního pilíře, protože může vést k omezení dopravní zátěže (omezí popojíždění městem s cílem nalézt volné místo); v případě krytých stání se navíc snižuje negativní dopad „studených startů“ na kvalitu ovzduší. Velmi pozitivně jsou hodnoceny zejména záměry na parkoviště typu „park and ride“ nebo „park and go.“ Kritériu je přiřazena váha 1 (nejnižší).

12. Rozvoj veřejné dopravy

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Vytvoření podmínek pro zvýšení nabídky a kvality veřejné dopravy je hodnoceno pozitivně. Dalším pozitivně hodnoceným faktorem je míra návaznosti na Integrovaný dopravní systém (IDS) a vazba na parkoviště typu „park and ride“. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

13. Zábory zemědělského půdního fondu (pro plochy stavebního charakteru a zeleně)

Kritérium se v této souvislosti vztahuje k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší zábory jsou hodnoceny negativně, protože jednou zabraná půda již zůstane zabranou a velmi těžko se vrací původnímu účelu. Z hlediska udržitelného rozvoje by měly být upřednostňovány plochy přestavby, zejména „brownfields“.

Vyšší zábory resp. vymezení pro plochy zeleně jsou hodnoceny velmi pozitivně, protože zeleň je významným prvkem ovlivňujícím kladně jak životní prostředí tak i celkovou kvalitu života ve městě. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

14. Zábory půdy určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší zábory jsou hodnoceny negativně, protože les je z environmentálního hlediska velmi cenný a kromě své vlastní ekologické funkce často plní významnou funkci ochrannou. Kritériu je obecně přiřazena váha 3 (nejvyšší). V tomto konkrétním případě jsou však navrhované zábory PUPFL ve srovnání s celkovou plochou lesa na území města prakticky zanedbatelné (pouze 1 až 2 promile - viz tabulka) a váha kritéria je proto snížena na hodnotu 1 (nejnižší).

Zdůvodnění výběru kvantitativních kritérií:

Hlavní prioritou konceptu ÚPmB je omezení suburbanizace – tedy zastavení odlivu obyvatel města do oblastí k městu přilehlých. Vzhledem k tomu, že pracovní příležitosti ve většině případů zůstávají na území města, projevuje se odliv obyvatel, kromě vlastního vysídlování města, také zvýšeným nárokem na mobilitu. Vzhledem k tomu, že mobilita je z velké části realizována individuální automobilovou dopravou, dochází k nežádoucímu nárůstu imisí a hlukové zátěže. V zájmu omezení suburbanizace je nutno vytvořit jednak atraktivní nabídku kvalitního bydlení na území města (včetně přiměřené občanské vybavenosti a ploch pro rekreaci), jednak další pracovní příležitosti. Hlavní kvantitativní kritéria se proto vztahují především k tomuto problému suburbanizace, který představuje z hlediska udržitelného rozvoje nejvýznamnější nerovnovážný faktor.

Poznámka: Sociální pilíř udržitelného rozvoje je zde i dále chápán v širších souvislostech a zahrnuje vedle zajištění základních životních potřeb obyvatel (bydlení, zdravotní a sociální péče, vzdělání, nezbytná veřejná administrativa) také „kvalitu života“ ve smyslu estetickém i ve smyslu zajištění rekreačních, kulturních, sportovních i dalších potřeb.

Kritéria jsou v následujícím textu hodnocena z pohledu environmentálního pilíře, dále je komentována rovnovážnost mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje s tím, že „leitmotivem“ je příspěvek k omezení hlavního nerovnovážného faktoru – suburbanizace.

Poznámka: V případě, že nejsou k dispozici údaje o současném stavu, jsou v tabulkách A.4 – A.12 uvedeny kvalifikované odhady (kurzívou).

11.5.1 Potenciál území města Brna v plochách zástavby

Tabulka A.4 - Potenciál území města Brna v plochách zástavby v poměru k celkové rozloze města								
	Současný stav		Var I		Var II		Var III	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Stabilizované zastavěné plochy	Cca 8 000	Cca 35 %	4 595	59 %	4 862	64 %	4 797	65 %
Zastavitelné plochy	-	-	2 387	30 %	2 013	26 %	1 838	25 %
Plochy přestavby	-	-	780	10 %	540	7 %	587	8 %
Územní rezervy	-	-	82	1 %	196	3 %	167	2 %
Plochy bez zástavby	Cca 15 000	Cca 65 %	10 637	46 %	11 194	49 %	11 438	50 %
Celkem plocha města	23 020	100,0 %	23 020	100,0%	23 020	100,0%	23 020	100,0%

Zdroj: Koncept ÚPmB

Stabilizovanou zastavěnou plochou je území města již výrazně změněné a vytvořené stavební činností. Využití vyjadřuje dosavadní charakter ploch v tomto území a možnosti jeho obměny změnami dokončených staveb, případně jejich asanací. Jedná se o území, ve kterých se stávající účel ani prostorová intenzita využití nebude výhledově významně měnit, tj. bez větších plánovaných změn (podmínky využití území a prostorového uspořádání jsou víceméně shodné se současným stavem). Za změnu se přitom nepovažuje dostavba proluk, ani nástavby nebo přístavby stávajících objektů, ani výstavba souvisejících drobných staveb (pokud jsou respektovány podmínky využití území a prostorového uspořádání pro příslušný typ plochy), ani doplnění dopravní a technické infrastruktury.

Plochy přestavby (definice v § 43, odst. 1) SZ) jsou plochy v zastavěném území města, vymezené územním plánem ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území. Jedná se o území s předpokladem změn v účelu využití území případně zásadních změn prostorového uspořádání území, určená pro rozvoj města. v rámci ploch přestavby může dojít k „přestavbě“ i na plochy „nestavební povahy“.

Zastavitelné plochy (definice v § 2, odst. 1) j SZ) jsou plochy vymezené územním plánem města k zastavění. Jedná se o území s předpokladem změn v účelu využití území, určená pro rozvoj města. Zpravidla jde o území, na kterém je půda v zemědělském půdním fondu, obvykle bez staveb.

Plochy bez zástavby (definice v § 2, odst. 1) f SZ) jsou ty, které nejsou součástí zastavěného území nebo zastavitelných ploch.

Územní rezerva je část území vhodná k zastavění pro stanovené účely, chráněna před provedením takových změn, které by vyloučily budoucí vymezení zastavitelných ploch.

Z údajů uvedených v tabulce A.4 je zřejmé, že Varianta I nabízí celkově (výrazně) vyšší potenciál ploch přestavby (celkem 780 ha) i zastavitelných ploch (2387 ha) než Varianta II (celkem 540 ha,

respektive 2013 ha) a než Varianta III (celkem 587 ha, respektive 4797 ha). Varianta I tak sice předpokládá větší možnosti pro rozvojové aktivity na území města, ale na úkor záboru půdy (zastavitelných ploch). Bohužel varianta III nezahrnuje zábor půdy v souvislosti se stavbou R43 mimo území města. Zábor půdy (ZPF a PUPFL) je velmi složitě provést a to bez provedení přesného zaměření plánované trasy. Dle odborného odhadu je však možné vyčíslit tento zábor minimálně na desítky ha. **Varianta III a Varianta II je proto hodnocena z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje jako srovnatelná, ale příznivěji než Varianta I.**

11.5.2 Struktura ploch změn

Struktura ploch změn (Podíl ploch přestavby a nových rozvojových ploch) je odvozena z údajů uvedených v tabulce A.4: Podíl ploch přestavby vůči zastavitelným plochám činí cca 0,33 v případě Varianty I, cca 0,27 v případě Varianty II a cca 0,32 v případě Varianty III. Z údajů uvedených v tabulce A.43 jednoznačně vyplývá, že Varianta I počítá s výrazně vyšším využitím „brownfields“ i s vyšším využitím nových rozvojových ploch. Výměra ploch bez zástavby však přesto ani u jedné varianty neklesne pod 40 % celkové plochy města. **Varianta I je proto hodnocena z hlediska environmentálního jako srovnatelná s Variantou II a s Variantou III.**

11.5.3 Potenciál návrhových rezidenčních ploch

Rezidenčními plochami je míněn součet ploch pro bydlení a zlomků dalších ploch, kde je bydlení umožněno (v tabulce A.5 je připočtena třetina ploch smíšených).

Navrhované rozvojové plochy konceptu ÚPmB mají v dané skladbě dle struktur zástavby potenciál pro bydlení až 113 tisíc obyvatel (var.I), respektive až 90 tisíc obyvatel (var. II), respektive až 83 tisíc obyvatel (var. III).

Tabulka A.5 - Potenciál návrhových rezidenčních ploch			
	Potenciál návrhových rezidenčních ploch		
	Var I	Var II	Var III
Stabilizované plochy (ha)	2 801	2 805	2 808
Přestavbové plochy (ha)	163	164	185
Zastavitelné plochy (ha)	924	721	611
Celkem (ha)	3 889	3 690	3 603
Rozvojový potenciál (%)	39%	32%	28%

Zdroj: Koncept ÚPmB

Plochy bydlení (rezidenční plochy): Hlavní využití je pro bydlení; přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití (zejména využití pro základní občanské využití a sport); podmíněně přípustné je využití, které je slučitelné s hlavním využitím (nesnižuje kvalitu prostředí a pohodu bydlení ve vymezené ploše) a jeho celkový rozsah je menší než plocha hlavního využití.

Z údajů uvedených v tabulce A.5 vyplývá (s korekcí na předpokládanou změnu standardu bydlení v současných stabilizovaných plochách bydlení), že rozloha návrhových rezidenčních ploch pro bydlení (zastavitelné plochy) vymezuje pro **Variantu I 924 ha, pro Varianta II 721 ha a pro Variantu III 611 ha. Celková rozloha návrhových rezidenčních ploch je srovnatelná pro Variantu II a Variantu III. Z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje je Varianta I a Varianta II hodnocena jako srovnatelná a Varianta I nepříznivě..**

11.5.4 Potenciál ploch občanské vybavenosti

Tabulka A.6 - Potenciál ploch občanské vybavenosti										
	Současný stav	Stabilizované plochy			Návrhové plochy			Celkem		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
V – Plochy veřejné vybavenosti	Cca 700	658	688	692	201	190	207	914	902	935
W – Plochy komerční vybavenosti	Cca 200	193	163	163	209	153	151	581	414	416
X – Plochy nákupních a zábavních center	Cca 100	97	96	94	111	80	111	208	176	205
S – Sport	Cca 300	314	306	308	194	223	209	551	546	550
Celkem za občanské vybavení	Cca 1 300 ha	1262	1253	1257	716	646	677	2253	2039	2105

Zdroj: Koncept ÚPmB

Plochy veřejné vybavenosti – V: Hlavní je využití pro občanské vybavení veřejného charakteru, tj. pro školství, zdravotnictví, sociální péči, kulturu, veřejnou správu, (úřady, policie, hasiči, soudy, státní zastupitelství, ...), pohřebnictví, ochranu obyvatelstva, armádu, vězeňství; přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití a využití pro vědu a výzkum.

Plochy komerční vybavenosti – W: Hlavní je využití pro občanské vybavení komerčního charakteru, tj. pro: maloobchod do 5 000 m² prodejní plochy, ubytování, stravování, služby, vědu a výzkum, administrativu, výstavnictví. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití a dále využití pro sport a pohybovou rekreaci. Nepřípustné je využití pro areály, pro které se vymezují plochy občanského vybavení. Podmíněně přípustné je využití pro maloobchod 5 000 až 10 000 m² prodejní plochy v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu, využití pro občanské vybavení veřejného charakteru, výrobu a jiné využití, pokud jsou slučitelná s hlavním využitím a pokud je jejich celkový rozsah menší než plocha hlavního využití.

Plochy nákupních a zábavních center a zvláštních areálů – X: Hlavní je využití pro občanské využití komerčního charakteru areálového typu nadmístního (nadměstského) významu, tj. pro: maloobchodní prodej nadmístního významu, velkoobchodní prodej a distribuci, výstavnictví, víceúčelová zařízení pro kulturu a sport. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Podmíněně přípustné je využití pro čerpací stanice PHM za podmínky kvalitního dopravního napojení a zachování kvality prostředí okolního území a jiné využití, pokud je slučitelné s hlavním využitím a pokud je jeho celkový rozsah menší než plocha hlavního využití.

Plochy sportu – S: Hlavní je využití pro sport a pohybovou rekreaci; přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití.

Z uvedených údajů vyplývá v tab. A.6, že **Varianta I nabízí celkově vyšší celkový nárůst ploch občanské vybavenosti než Varianta II a Varianta III.** Poměr celkových ploch občanské vybavenosti mezi Variantou I a II činí 1,11, a poměr mezi Variantou III a II činí 1,05. **Varianta II a Varianta III jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje jako srovnatelné a zároveň příznivější než Varianta I.**

11.5.5 Potenciál ploch pro rekreace

Tabulka A.7 - Potenciál ploch pro rekreaci										
	Současný stav	Stabilizované plochy			Návrhové plochy			Celkem		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
		ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
R – plochy rekreace	Cca 150	133	147	147	39	53	41	172	20	188
I – plochy zahrádek	Cca 1300	543	619	704	57	45	45	600	664	749
S – plochy sportu	Cca 300	314	306	308	194	223	209	508	529	517
Z – plochy městské zeleně	Cca 468	323	313	319	814	662	611	1137	975	930
Celkem	Cca 2 236	1 313	1 385	1 478	1 104	983	906	2 417	2 188	2 384

Zdroj: Koncept ÚPmB

Kurzívou je uveden kvalifikovaný odhad; (údaje v ha zaokrouhleny na celá čísla)

Vysvětlující poznámky k tabulce:

- 1) Plochy zahrádek jsou vždy pozitivní z hlediska jejich majitelů / uživatelů; z hlediska města jako celku však může být jejich vliv negativní (fragmentace veřejného prostoru a snížení prostupnosti).
- 2) Varianty zahrnují celkové snížení ploch zahrádek ve prospěch jiného funkčního využití (zejména plochy bydlení).
- 3) Úbytek ploch individuální rekreace je v jistém smyslu kompenzován nárůstem ploch městské a krajinné zeleně, které mohou plnit také rekreační funkci.

Z uvedených údajů v tabulce A.7 vyplývá, že **Varianta I nabízí poněkud vyšší celkovou plochu rekreace než Varianta II a Varianta III; přičemž rozdíl je tvořen především výrazně vyšší plochou městské zeleně k Variantě II a Variantě III. Podíl mezi celkovou plochou pro rekreaci Varianty III a Varianty II je 1,09 a Varianty I a Varianty II je 1,1. Varianta I, Varianta II a Varianta III jsou proto z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje hodnoceny jako srovnatelné.**

11.5.6 Potenciál ploch výroby a skladování

Tabulka A.8 - Potenciál ploch výroby a skladování													
	Současný stav	Stabilizované plochy			Návrhové plochy			Přestavbové plochy			Celkem		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
P – Plochy výroby a skladování	-	144	232	202	421	299	242	0	4	4	565	535	448
E – Plochy lehké výroby	-	388	572	530	326	348	308	15	135	135	730	1055	973
Celkem	Cca 550	533	804	732	747	647	550	15	139	139	1295	1590	1421

Zdroj: Koncept ÚPmB

Kurzívou je uveden kvalifikovaný odhad

Plochy výroby a skladování – P: Hlavní je využití pro výrobu a skladování. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Podmíněně přípustné je využití pro vědu a výzkum, pro nakládání s odpady (střediska zpracování a recyklace odpadů) za podmínky přípustnosti specifikací plochy, pro logistiku za podmínky

napojení na kapacitní dopravu, pro čerpací stanice PHM za podmínky kvalitního dopravního napojení a zachování kvality prostředí okolního území a jiné využití, pokud je slučitelné s hlavním využitím a pokud je jeho celkový rozsah menší než plocha hlavního využití.

Plochy lehké výroby – E: Hlavní využití je pro výrobu, výrobní služby, skladování, které nevykazuje negativní vliv na okolní plochy. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití a využití pro občanské vybavení komerčního charakteru. Podmíněně přípustné je využití pro občanské vybavení veřejného charakteru a jiné využití, pokud jsou slučitelná s přípustným využitím a pokud je jeho celkový rozsah menší než plocha přípustného využití.

Z uvedených údajů v tabulce A.8 vyplývá, že **Varianta I nabízí celkem o 12 % méně ploch výroby a skladování a ploch lehké výroby než Varianta II a Varianta III o 9,7 % více než Varianta II, přičemž rozdíl je z větší části určen plochami lehké výroby (přestavbovými plochami). Z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje je Varianta I hodnocena jako příznivější, zbývající varianty II a III jsou hodnoceny jako souměřitelné.**

11.5.7 Územní potenciál rozvojových ploch (z hlediska počtu potenciálně vytvořených pracovních míst)

Varianta I navrhuje v rozvojových plochách celkem 796 ha ploch s odhadem 40 060 pracovních míst, varianta II celkem 757 ha ploch s odhadem 38 389 pracovních míst a varianta III celkem 618 ha ploch s odhadem 29 109 pracovních míst.

Protože varianty navrhují obdobný počet pracovních příležitostí a rozdíl v plochách je nízký, jsou z hlediska environmentálního pilíře považovány na „makroúrovni“ za srovnatelné (50 pracovních míst/ha). Varianta III sice navrhuje výrazně méně pracovních míst i rozlohu rozvojových lokalit než varianty předchozí, ale navrhuje jen 47 pracovních míst na hektar rozvojových lokalit, což je z hlediska environmentálního pilíře srovnatelné s předchozími variantami. **Všechny varianty jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje jako souměřitelné.**

11.5.8 Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě

Všechny tři varianty navrhují doplnění vodovodní sítě, rozdělené do 3 kategorií na síť regionálního významu, síť městského významu a síť významu městských částí.

Vzhledem k tomu, že cílem variant je zajistit maximální míru zásobování pitnou vodou a maximální míru odkanalizování, jsou **všechny varianty** považovány z hlediska environmentálního pilíře za **srovnatelné**. **Všechny varianty jsou proto z hlediska environmentálního pilíře hodnoceny jako souměřitelné.**

11.5.9 Rozvoj energetických sítí

Všechny tři varianty navrhují rozšíření sítě zásobování plynem i sítě CZT, přičemž v případě nově budovaných centrálních zdrojů tepla počítají se zemním plynem, v jednom případě s biomasou.

Vzhledem k tomu, že jak CZT, tak i vytápění zemním plynem jsou způsoby méně zatěžujícími ovzduší, jsou **všechny varianty** považovány z hlediska environmentálního pilíře za **srovnatelné**. **Všechny varianty jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje jako souměřitelné.**

11.5.10 Řešení dopravy obecně

Koncepce dopravní infrastruktury vychází ve variantách I a II ze stejných východisek a zásad, které jsou slučitelné s konceptem udržitelného rozvoje. Rozdíly se projevují především v řešení hromadné dopravy a ve vedení nových úseků některých komunikací (variantní řešení jsou posouzena v rámci kvalitativního hodnocení).

Vzhledem k tomu, že obecným cílem variant I a II je zvýšení udržitelnosti mobility na území města (zejména pak ochrana před tranzitní dopravou), jsou **tyto varianty** z hlediska udržitelného rozvoje

považovány za **srovnatelné**. **Varianty jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje jako srovnatelné.**

Varianta III se ve své koncepci dopravní infrastruktury odlišuje od výše uvedených ve snížení ochranné funkce. Kdy dojde k výraznějšímu svedení zdrojové a cílové dopravy ze severního segmentu do města Brna jednou dopravní trasou. V tomto případě nelze předpokládat, že trasa R43 bude plnit rozváděcí funkci. Městský komunikační systém bude zatěžován dopravou nad únosnou míru s tím, že při tvorbě kongescí se zatížení přenesou i na místní – obslužný systém komunikací. Odklon trasy R43 bude mít výrazný negativní vliv na celý komunikační systém města resp. na možnost fungování a rozvoje města Brna. **Varianta III je proto z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje hodnocena jako silně negativní (-1) než varianta I a varianta II.**

11.5.11 Řešení dopravy v klidu

Všechny varianty vycházejí ze stejných zásad, slučitelných s konceptem udržitelného rozvoje, a počítají s rozvojem základních přístupů k problematice parkování a odstavování vozidel tak, aby dopad na městské prostředí byl co nejmenší. Vzhledem k tomu, že obecným cílem všech variant je zlepšení možností parkování na území města, jsou **všechny varianty z hlediska environmentálního pilíře považovány za srovnatelné. Všechny varianty jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje jako srovnatelné.**

11.5.12 Rozvoj veřejné dopravy

Varianta I a II (varianta III se shoduje s variantou II) řeší část problematiky shodně s tím, že hlavním rozdílem je odlišným způsobem koncipovaný nadstavbový systém (Varianta I počítá se zapojením SJKD do železničního systému tratí ČD a úplnou nezávislost na systému městské tramvaje zatímco Varianta II počítá s budováním tramvajového systému zcela nezávislého na IDS). Vzhledem k tomu, že varianty I a II navrhuje výrazný rozvoj infrastruktury veřejné dopravy, jeví se z hlediska environmentálního pilíře jako srovnatelné. **Varianta I, II a III jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje jako srovnatelné.**

11.5.13 Potenciál ploch pro zábor ZPF

Tabulka A.9 - Potenciál ploch pro zábor ZPF							
	Současný stav	Navrhové plochy			Celkem zábor		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
		ha	ha	ha	ha	ha	ha
zábor ZPF stavebního charakteru		3346	2862	2762	2573	2 168	2050
zábor ZPF pro zeleň		1549	1324	1324	1 226	1 032	1 032
Celkem ZPF	Cca 7 935 ha	4895	4186	4086	3799	3200	3082

Zdroj: Koncept ÚPmB

Z údajů v tabulce vyplývá, že zábory zemědělského půdního fondu pro nové rozvojové plochy jsou nejvýznamnějším zásahem konceptu ÚPmB do současného plošného uspořádání města Brna a do krajiny. Navrhované zábory půdy představují 27 až 32 % stávající výměry ZPF a 9 až 11 % celkové plochy města.

Z údajů vyplývá, že zábory zemědělského půdního fondu pro zeleň navrhované konceptem ÚPmB představují 13 až 16 % stávající výměry ZPF a cca 4 až 6 % celkové plochy města.

Varianta I předpokládá zábor ZPF pro zeleň ve výši 1 226 ha, z toho 49 % v první a druhé třídě ochrany, varianta II zábor ZPF pro zeleň ve výši 1 032 ha, z toho 49 % v první a druhé třídě ochrany, varianta III předpokládá zábor ZPF ve výši 1 032 ha, z toho 48 % v první a druhé třídě ochrany.

Varianta I předpokládá zábor ZPF stavebního charakteru ve výši 2573 ha, z toho 48 % v první a druhé třídě ochrany, varianta II zábor ZPF stavebního charakteru ve výši 2168 ha, z toho 52 % v první a druhé třídě ochrany, varianta III zábor ZPF stavebního charakteru ve výši 2050 ha, z toho 56 % v první a druhé třídě ochrany. Varianty I a II zahrnují na rozdíl od Varianty III významnou stavbu R43 na území města. Naopak vedení R43 mimo město se podle zpracovaného konceptu nepromítá do ÚPmB. V rámci koncepčního posouzení všech tří variant je nezbytné zahrnout do tohoto posouzení i zábor v rozsahu několika hektarů ZPF (pozn.: Pokud je uvažována délka úseku R43 v Boskovické brázdě 16 km a průměrná šířka průmětu do krajiny 25 m činí celkový zábor 40 ha. Varianta III nezahrnuje další dopravní stavby v porovnání s ostatními dvěma variantami.) **Varianta III a Varianta II je proto z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje hodnocena srovnatelně, Varianta I. je z hlediska environmentálního pilíře hodnocena nepříznivě.**

11.5.14 Zábor PUPFL

Tabulka A.10 - Zábor PUPFL			
Celkem PUFL	Zábory		
	Var. I	Var. II	Var. III
6 369 ha	11,28 ha	13,70 ha	8,0 ha

Zdroj: Koncept ÚPmB

Poznámka: Ve variantě III. není započítán potenciální zábor PUPFL v řádu několika ha dle rámcového odhadu pro realizaci R43 vedenou Boskovickou brázdou, tedy mimo území města Brna.

Z údajů, uvedených v tabulce vyplývá, že navrhované zábory lesní půdy představují cca promile celkové výměry lesní půdy a cca čtyři desetiny promile celkové výměry města Brna. Jsou proto zcela zanedbatelné.

Varianta I předpokládá zábory PUFL v souhrnné výši 11,28 ha, varianta II zábory PUFL v souhrnné výši 13,70 ha a varianta III zábory PUFL v souhrnné výši 8,0 ha (na území města Brna). **Varianta I je proto z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje hodnocena příznivěji než Varianta II a Varianta III s výše uvedenou korekcí.**

11.5.15 Souhrnné hodnocení kvantitativních kritérií

Tabulka A.11 – Souhrnné hodnocení kvantitativních kritérií							
	Váha	Body			Skóre		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
Potenciál území města v plochách zástavby	1	1	2	2	1	2	2
Struktura ploch změn (plochy přestavby / nové rozvojové plochy)	3	2	2	2	6	6	6
Potenciál návrhových residenčních ploch	3	1	2	2	3	3	6
Potenciál ploch občanské vybavenosti	3	1	2	2	3	6	6
Potenciál ploch pro rekreace	2	2	2	2	4	4	4
Potenciál ploch výroby a skladování	1	3	2	2	3	2	2
Potenciálně vytvořená pracovní místa	1	2	2	2	2	2	2
Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě	1	2	2	2	2	2	2
Rozvoj energetických sítí	2	2	2	2	4	4	4
Řešení dopravy obecně	3	2	2	-1	6	6	-3
Řešení dopravy v klidu	1	2	2	2	2	2	2
Rozvoj veřejné dopravy	3	2	2	2	6	6	6
Zábor ZPF	3	1	2	2	3	6	6
Zábor PUPFL	1	3	2	2	3	2	2
Celkem		25	27	25	48	53	47
Normalizované skóre dosažené skóre/maximální dosažitelné skóre					0,62	0,68	0,60

Poznámka: Bodové hodnocení: varianta lepší 3 body, varianta horší 1 bod, varianty shodné 2 body. V případě silně negativního prvku – 1 bod. Varianty, u nichž je rozdíl v hodnotách kvantifikovaných kritérií menší než 10 %, jsou hodnoceny jako shodné (2 body) a zároveň jejich odchylka od nejpříznivější varianty se pohybuje v rozmezí od 10 do 20%. Pokud je odchylka od nejpříznivější varianty více než 20 %, jsou ostatní varianty hodnoceny 1 bodem.

Maximální dosažitelné skóre = 78

Z posouzení hodnot hlavních kvantitativních kritérií v tabulce A.11 vychází nejlépe Varianta II vzhledem k omezení negativních a podpoře pozitivních faktorů environmentálního pilíře. Hodnocení bylo dosaženo především nižším rozsahem záboru ploch Varianty II podle jednotlivých kritérií. Nejvýznamnějšími kritérii hodnocení byly řešení dopravy obecně, celkový potenciál rozvoje města, potenciál residenčních ploch a záboru ZPF. Hodnocení Varianty III bylo korigováno z důvodu nezahrnutí R43 do ploch ÚPmB a jejich významných negativních vlivů.

11.6 Kvalitativní hodnocení vlivů strategických staveb a rozvojových ploch všech variant na složky ŽP

Koncept ÚPmB je dosud hodnocen jako třívariantní. Navržené varianty řešení mohou na základě hlavního cíle a jeho zásad vymezit rozsahy záborů a množství rozvojových lokalit či ploch. V rozvojových lokalitách bude potřeba vybírat takové záměry, které budou reflektovat současnou situaci v území a přípustné limity jeho využívání.

Z hlediska struktury ÚPmB se posouzení zaměřuje na plochy a koridory:

- strategické veřejně prospěšné stavby (dopravní),

- strategické veřejně prospěšné stavby (kanalizační a protipovodňové),
- rozvojové lokality ÚPmB (varianty).

Při hodnocení bylo zohledněno funkční vymezení ploch, neurčité zaměření rozvojových záměrů (projektů) a nebo dostupné studie (dopravní modely, rozptylové a hlukové studie apod.) vyvolané záměry. Zpracovatel vycházel z dosud známých údajů o stavu životního prostředí a na základě expertních odhadů stanovil možný vliv, případně dosažení nebo překročení územních limitů (např. imisní limity, hluková zátěž apod.).

11.6.1 Metodika kvalitativního hodnocení vlivů záměrů

V rámci posuzování byly brány v úvahu vlivy přímé⁵, nepřímé⁶, sekundární, kumulativní, synergické, krátkodobé, dočasné, dlouhodobé a permanentní vlivy.

Kvalitativní hodnocení vlivů záměrů konceptu ÚPmB na životní prostředí a veřejné zdraví probíhá ve třech krocích:

1. Identifikace podstatných vlivů záměrů
2. Charakteristika vlivů včetně odhadu jejich významu (dle stupnice v tabulce A.12)
3. Vyhodnocení přínosu hodnocených záměrů v porovnání se současným stavem využití území

Záměry (návrhy) konceptu ÚPmB jsou hodnoceny z hlediska dopadů na vybrané složky životního prostředí: obyvatelstvo, ÚSES, faunu, flóru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní a historické památky a krajinu v intencích dle přílohy stavebního zákona.

Při hodnocení environmentálních vlivů konceptu ÚPmB bere zpracovatel SEA v úvahu také princip předběžné opatrnosti (precautionary principle) a tam, kde by dle jeho názoru mohlo dojít během implementace projektů k nepříznivým vlivům, byla v souladu s tímto principem formulována doporučení, jak těmto nepříznivým vlivům předejít (například vhodným výběrem projektů).

Hodnocení vlivů záměrů bylo provedeno posouzením, naopak tyto záměry přispívají k posílení složek životního prostředí, respektive zda s nimi nejsou v rozporu. Pro hodnocení záměrů konceptu ÚPmB byla použita stupnice hodnocení vlivů na složky životního prostředí, která je uvedena v následující tabulce A.12.

Tabulka A.12 – Stupnice hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí a zdraví	
+ 2	silný pozitivní vliv
+ 1	slabý (mírný) pozitivní vliv
0	bez vlivu (neutrální dopad)
- 1	slabý (mírný) negativní vliv
- 2	silný negativní vliv
x	vliv nelze hodnotit

Číselně vyjádřené hodnocení představuje celkový výsledek systematického hodnocení záměru, které všude tam, kde to bylo možné a účelné, bralo v úvahu klasifikaci vlivů dle Směrnice 2001/42/EC, která kategorizuje environmentální vlivy podle jejich pravděpodobného charakteru a rozsahu působení:

- a) pozitivnímu nebo negativnímu působení na životní prostředí a udržitelný rozvoj,
- b) přímému nebo nepřímému (sekundárnímu) charakteru,
- c) trvání, pravděpodobnosti, nevratnosti,
- d) kumulativnímu charakteru a synergickému spolupůsobení jiných vlivů,
- e) oblasti předpokládaného dopadu (lidské zdraví, příroda, složky životního prostředí, lokální (bodové) nebo plošné dopady, přeshraniční a globální působení apod.)

⁵ Za vlivy přímé považoval zpracovatel ty vlivy, které mohou nastat v důsledku uplatnění návrhu pro přímou činnost, např. investice do infrastrukturního projektu.

⁶ Za vlivy nepřímé jsou považovány vlivy, kde se předpokládá příčinný (kauzální) řetězec, například uplatnění podmínek pro územní plánování a rozhodovací procesy.

Jednotlivé záměry byly hodnoceny samostatně pomocí matic a pro přehlednost jsou výsledky hodnocení zpracovávány do souhrnných tabulek, které reprezentují agregované hodnocení celého týmu zpracovatele SEA. Číselné hodnocení je doplněno komentářem.

Pro stanovení vlivu koncepce na veřejné zdraví bylo použito hodnocení zdravotního rizika podle metodiky publikované US EPA a u hluku podle metodiky dané AN 14/2004 varianta II z roku 2007 (podkladová studie).

K posouzení územních průmětů a vlivů navrhovaných záměrů na jednotlivé složky životního prostředí pro varianty byly využity grafické přílohy konceptu ÚPmB (koordinační výkresy, výkresy dopravní infrastruktury, kanalizací, ZPF apod. v měřítku 1:10 000), ekonomického hodnocení lokalit (1:25 000), souhrnný výkres VPS obsahující všechny varianty.

11.6.2 Hodnocení vlivů strategických investic na životní prostředí a veřejné zdraví

Hodnocení vlivů ploch a koridorů strategických investic v oblasti dopravy (kap 16.1.4 konceptu ÚPmB) bylo provedeno pro všechny varianty společně pomocí výše uvedené metodiky kvalitativního hodnocení uvedené v kapitole 11.5.1. Výsledky jsou uvedeny v následujících tabulkách a případné rozdíly mezi variantami byly popsány v komentářích. Záměry dopravní infrastruktury jsou charakteru nových komunikací a MÚK, včetně jejich zkapacitnění a nových obchvatů (viz grafické podklady konceptu ÚPmB). Hodnocení vlivů ploch a koridorů pro záměry infrastruktury v oblasti kanalizací se týká dostavby a rekonstrukce kmenových stok a také odlehčovacích komor (OK) a retenčních nádrží (RN).

V případě návrhů řešení dopravních záměrů R43, JZT a Novoměstské třídy byly popsány rozdíly mezi variantami I., II a III. a jejich vlivy (společné tabulky).

Hodnocení vlivů strategických investic bylo provedeno pracovním týmem zpracovatele SEA. Pokud již byly záměry posouzeny procesem EIA, byly výsledky hodnocení vzaty v úvahu nebo převzaty (informační systém EIA/SEA).

Tabulka A.13 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Přestavba železničního uzlu Brno	Var I	-1/+2	+1	0	+1	0	0/+1	+2	0	+1
	Var II									
	Var III									

Komentář:

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.

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné stavby se předpokládá vzhledem k omezení hluku z železniční dopravy v centrální části města a vybudování moderního osobního nádraží (pro vlaky příměstské, expresní, budoucí VRT), mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby nového nádraží. Neutrální vliv na půdu a slabě pozitivní vliv na horninové prostředí se předpokládá uvolněním a využitím zatížených pozemků. Podpora rozvoje železniční dopravy v hodnoceném území bude mít na kvalitu ovzduší neutrální až mírně pozitivní vliv (během výstavby resp. přesunu nádraží lze očekávat spíše negativní vlivy). Přeložka nádraží vytvoří podmínky pro zkvalitnění biokoridoru podél řeky Svitavy, proto je vliv na ÚSES, přírodu a krajinu hodnocen mírně pozitivně. Vlivy na ostatní složky (voda, kulturní dědictví) budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

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.

Poznámka: Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického.

Tabulka A.14 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Rychlostní komunikace R43 – úsek Brno-Kuřim	Var I	-1/+1	-1	-1	-1	0	-1/0	0	0	-1
	Var II	-1/+1	-1	-1	-1	0	-1/0	0	0	-1
	Var III	-2/0	-1	-1	-1	0	-2/0	0	0	-1
Komentář: 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 zástavbě sídliště Bystrc je vedena podpovrchově hloubeným tunelem, mostem překonává řeku Svratku, následuje další tunel, který vyústí se severně od MČ Kníničky a dále pokračuje směrem na Kuřim. Ve variantě II je trasa R43 vedena tunelem v zástavbě sídliště Bystrc, mostem překonává řeku Svratku a pokračuje povrchově v zářezu severně od MČ Kníničky a dále pokračuje 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 R 43 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 tzv. výše uvedeného 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. Slabě pozitivní až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá dle vzdálenosti od obytné zástavby a vzhledem k odklonu tranzitní dopravy z centrální části města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby včetně zvýšení hlukové zátěže a emisí prachových částic do ovzduší. Slabě negativní vliv na půdu a na horninové prostředí se předpokládá menším zábořem půdy vedením podpovrchového tunelu, ale také zásahem do horninového prostředí. U varianty III se předpokládá až silný negativní vliv na obyvatelstvo a ovzduší vzhledem k nedostatečnému odvedení zdrojové a cílové dopravy z centrální části města, hrozícím kongescím, snížení plynulosti dopravy. Vliv variant I a II na ovzduší bude mírně negativní až mírně pozitivní. Pozitivní vlivy budou souviset s odvedením tranzitní dopravy mimo centrální část města Brna. Negativní vlivy budou spojeny s odvětráním emisí nad tunelem, což může vést k mírnému zvýšení imisní zátěže u okolní zástavbě. Ve variantě II je část úseku vedena povrchovou trasou v katastru MČ Kníničky, což bude mít mírně větší negativní vliv na pohodu obyvatel a kvalitu ovzduší než varianta I. Dále je třeba vzít v úvahu, že se na jedné straně odstraní kongesce dopravy, na straně druhé tyto stavby mohou indukovat novou dopravu (zlepšení kvality vyvolá zvýšení atraktivity). Vymístí se však doprava a imisní zatížení mimo hustě obydlený střed města. U varianty III očekáváme silně negativní až neutrální vliv na ovzduší, dojde totiž pouze k vymístění tranzitní dopravy, ale zdrojová a cílová doprava vyvedena nebude. Z porovnání uvažovaných variant řešení úseku rychlostní komunikace R43 vyplývá, že řešení variant I a II (předpokládá, že trasa komunikace bude vedena v Bystrcké stopě a v blízkosti obytného území bude vedena v podzemním tunele) je oproti řešení varianty III (předpokládá, že trasa bude vedena v Boskovické brázdě, výstavbu Přehradní radiály jako místní komunikace, propojení regionálního významu Bystrc-Bosonohy vč. MÚK Žebětín a Bosonohy) výrazně příznivější. Vliv na ÚSES, přírodu a krajinu je hodnocen mírně negativně, z důvodu prostorového průmětu do krajiny a mírnému ovlivnění ÚSES v prostoru vyústění tunelu v MČ Kníničky. Z hlediska vedení podpovrchového tunelu nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou neutrální. Varianta I. (II) je hodnocena jako výhodnější z hlediska vlivů na ŽP a zdraví než Varianta III.										

Tabulka A.14 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Rychlostní komunikace R43 – úsek Brno-Kuřim	Var I	-1/+1	-1	-1	-1	0	-1/0	0	0	-1
	Var II	-1/+1	-1	-1	-1	0	-1/0	0	0	-1
	Var III	-2/0	-1	-1	-1	0	-2/0	0	0	-1
Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Nutno respektovat dosavadní ÚPD a studie. V rámci posouzení vlivů záměru Rychlostní komunikace R43 v úseku dálnice D1 - Kuřim podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, byla dokončena dokumentace (kód záměru XXX820) resp. vrácena k dopracování. V jejím závěru se uvádí, že z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a na zdraví obyvatel lze souhlasit s realizací hodnocené stavby "Rychlostní komunikace R43" v úseku dálnice D1-Kuřim ve variantě D2a. Uvedené vlivy záměru R43 (Bystrcká stopa) v konceptu ÚPmB odpovídají závěrům posouzení vlivů na životní prostředí (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 . Tato varianta není součástí ÚPD dotčených obcí, není součástí záměrů JMK a investorů.										

Tabulka A.15 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Velký městský okruh v úseku Heršpická - Bratislavská radiála	Var I	-1/+1	-1/0	0/+1	+1	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var II	-1/+1	-1/0	0/+1	+1	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var III	-2/-1	-1/0	-1/0	-1	0	-2/-1	0	0	-1/0
Komentář: Velký městský okruh má být budován jako ochrana před cílovou a mezioblastní dopravou. Uvedený úsek je propojením mezi MÚK Brno Jih na D1 s sil. I/42 VMO a místní sítí – ul. Dorných. Stopa dané komunikace respektuje předchozí ÚP města Brna a je prozatím vázána na technická omezení křížení s tratěmi ČD. Součástí stavby by měly být mimoúrovňové křižovatky MÚK Sokolova a MÚK Bratislavská s VMO. Neutěšený stav dopravy na jihu města, především pak na ulici Hněvkovského by měl být hlavním argumentem k urychlené přípravě a realizaci této stavby (byla zpracovávána Technická studie). Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá v důsledku svedení dopravy z obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě (ul. Hněvkovského). 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. Vliv na ovzduší bude mírně negativní až mírně pozitivní. Pozitivní vlivy budou souviset s odvedením dopravy z centrální části města a negativní s nárůstem imisní zátěže v blízkosti obytné zástavby plánované trasy, přechodně může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení během výstavby. 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. Neutrální vliv na půdu se předpokládá zábořem půdy pro stavbu navržené komunikace, v případě využití ploch přestavbových lokalit v prostoru železničních tratí (Přerovka či komárovská spojka) bude vliv slabě pozitivní také na horninové prostředí. Vliv na ÚSES, přírodu a krajinu hodnocen mírně negativně až neutrálně, z důvodu prostorového průmětu do krajiny a mírnému ovlivnění ÚSES v koridoru řeky Svitavy. Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, včetně průmětu záplavového území řeky Svitavy, vliv na vodu byl hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru dle posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).										

Tabulka A.16 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Velký městský okruh v úseku Černovická – Novolíšeňská	Var I	-1/+1	-1	-1	0	0	-1/+1	0	0	-1
	Var II									
	Var III									
Komentář: 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. Slabě pozitivní až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá podle vzdálenosti od obytné zástavby, vzhledem svedení dopravy z obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě (ul. Černovická – ul. Novolíšeňská). Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové zátěže a emisí prachových částic do ovzduší. Vliv na ovzduší bude mírně negativní až mírně pozitivní. Pozitivní vlivy budou souviset s odvedením dopravy z centrální části města a negativní s nárůstem imisní zátěže v blízkosti obytné zástavby v severní části plánované trasy, přechodně může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení během výstavby. Slabě negativní vliv na půdu, přírodu a krajinu se předpokládá vedením navržené komunikace v krajině (v úseku mimo rekonstrukci stávající komunikace). Vliv na ÚSES, přírodu a krajinu hodnocen mírně negativně až neutrálně, z důvodu prostorového průmětu do krajiny a mírnému blízkosti ÚSES. Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu byl hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví apod.) budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).										

Tabulka A.17 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Realizace jihovýchodní tangenty v úseku D2-II/380	Var I	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Předpokládá se čtyřpruhová směrově rozdělená rychlostní komunikace funkční skupiny A, která v jižním sektoru zasahuje do území města Brna. Na systém je napojena MÚK Chrlice II na D2, dále ve spojení s Tuřanskou rozvojovou zónou MÚK Tuřany s II/380 a pak dále směrem východním na D1. Realizace Tuřanské zóny je podmíněna právě realizací alespoň ½ profilu JVT v úseku MÚK Tuřany – MÚK Chrlice II včetně obou uvedených křižovatek.

Slabě negativní až slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá v důsledku odklonění dopravy z dálnice a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě (v návaznosti na nové 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 zvýšení hlukové zátěže a emisí prachových částic do ovzduší.

Vliv na ovzduší bude mírně negativní až mírně pozitivní. Pozitivní vlivy budou souviset s odvedením dopravy z centrální části města a negativní s nárůstem intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy, přechodně může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení během výstavby.

Silně negativní vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této kapacitní komunikace (okrajově zábor ZPF I. a II., případně PUPFL). Slabě negativní vliv na přírodu a krajinu se předpokládá vedením navržené komunikace v krajině (nová komunikace). Vliv na ÚSES, krajinu hodnocen mírně negativně, z důvodu prostorového průmětu do krajiny a křížení s ÚSES (s biokoridory jižně od ČOV Modřice, s biokoridorem a biocentrem jižně od lokality Dvorska, na k.ú. města Brna).

Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu byl hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).

Tabulka A.18 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Realizace jihozápadní tangenty	Var I									
	Var II	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
	Var III									
Komentář: 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. Vzhledem k nedostatečnému popisu v konceptu ÚPmB k lokalitám mimo město Brno nelze jednoznačně rozhodnout o výhodnější variantě (rozdíly nejsou popsány v konceptu ÚPmB). Slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá v oblasti MÚK Troubsko, kdy se očekávání zvýšení imisní a hlukové zátěže vyvolanou dopravou. 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. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel (imise, hluk) se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v jejím okolí se bude jednat o zvýšení hlukové a imisí zátěže. Vliv na ovzduší bude silně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy, přechodně může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení během výstavby. Silně negativní vliv na půdu bude znamenat zábor ploch pro výstavbu této kapacitní komunikace (částečně ZPF a případně PUPFL mimo k.ú. města Brna). Silně negativní vliv na ÚSES, přírodu a krajinu se předpokládá z důvodu prostorového průmětu do krajiny. Vliv na přírodu by vyhodnocen jako mírně negativní, pokud nebudou dotčeny biotopy přírodního charakteru. Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu byl hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).										

Tabulka A.19 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Zkapacitnění D1	Var I	-2/0	-1	-2	0	0	-2	0	0	-1
	Var II									
	Var III									

Komentář:

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 ½ 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.

Silně až slabě negativní vliv rozšíření D1 včetně MÚK na obyvatelstvo se předpokládá zvýšení intenzity dopravy a tedy i imisní a hlukové zátěže v okolí. 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 emisí zátěže.

Vliv na ovzduší bude silně negativní z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti plánované trasy, přechodně může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení dotčeného území během výstavby.

Silně negativní vliv na půdu bude způsoben zábořem ploch pro rozšíření D1 (částečně ZPF I.a II. a případně PUPFL převážně v k.ú. města Brna).

Vliv na ÚSES a krajinu je hodnocen mírně negativně, z důvodu prostorového průmětu záměru do krajiny. Vliv na přírodu je vyhodnocen jako mírně negativní, pokud nebudou dotčeny biotopy, a v závislosti na jejich přírodním charakteru např. PR Černovický hájek.

Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu je hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Nutno respektovat dosavadní ÚPD a studie. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).

Tabulka A.20 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
MUK na D1 Průmyslová - Hanácká	-2/0	-1	-1	0	0	-2	0	0	-1/0
Komentář: Záměr, který se týká propojení ulic Průmyslová a Hanácká MÚK na D1, podmiňující rozvoj v jihozápadní části města Brna. Silně až slabě negativní vliv na obyvatelstvo dle vzdálenosti od obytné zástavby se předpokládá napojením MÚK, kdy se očekává zvýšení intenzity dopravy a tedy i imisní a hlukové zátěže. Neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k odklonění tranzitní dopravy z místní sítě a obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na celkové dopravní řešení města Brna (JVT a VMO) a rozvojové lokality v okolí Tuřan. 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 emisí zátěže. Vliv na ovzduší bude silně negativní, z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti MÚK, může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení dotčeného území během výstavby. Slabě negativní vliv na půdu je hodnocen vzhledem intenzitě záboru ploch (ZPF a PUPFL převážně v k.ú. města Brna) pro MÚK. Slabě negativní vliv na ÚSES a krajinu je hodnocen mírně negativně až neutrálně, z důvodu prostorového průmětu záměru do krajiny. Vliv na přírodu je vyhodnocen jako mírně negativní, pokud nebudou dotčeny biotopy a v závislosti jejich přírodním charakteru. Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu je hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).									

Tabulka A.21 - Hodnocení vlivů strategických investic na životní prostředí a veřejné zdraví										
Strategické investice (označení) /varianta		obytelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
Obchvat Tuřan II./380	Var I									
	Var II	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var III									
Komentář: 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. Slabě negativní až slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá stavbou obchvatu Tuřan, kdy se očekává snížení intenzity dopravy a tedy i imisní a hlukové zátěže. 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. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v okolí obytné zástavby se bude jednat o určité zvýšení hlukové zátěže a emisí zátěže. Vliv na ovzduší bude slabě negativní až slabě pozitivní, z důvodu snížení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti obytné zástavby. Může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení dotčeného území během výstavby a provozu obchvatu. Silně negativní vliv na půdu bude způsoben zábořem ploch (případně ZPF a PUPFL) pro stavbu obchvatu. Slabě negativní vliv na ÚSES a krajinu je hodnocen mírně negativně až neutrálně, z důvodu prostorového průmětu záměru do krajiny. Vliv na přírodu je vyhodnocen jako mírně negativní, pokud nebudou dotčeny biotopy a v závislosti jejich přírodním charakteru. Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu je hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).										

Tabulka A.22 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Nová městská třída	Var I	-1/+1	0	0	0	0	-1/+1	0/+1	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
Komentář: V dané variantě I. konceptu ÚPmB je 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 1800 m. Komunikaci lze realizovat pouze v závislosti s přestavbou celého dotčeného území. Slabě negativní až slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá realizací záměru. Řešení je založeno na zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti na celkovou přestavbu v centru města Brna. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci (varianta II. a III. konceptu ÚPmB). Vliv na ovzduší bude slabě negativní až neutrální, z důvodu imisní zátěže automobilovou dopravou v blízkosti obytné zástavby. Může dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení dotčeného území během výstavby a provozu. Vliv na půdu bude neutrální, předpokládá se zábor antropogenních ploch. Vliv na ÚSES, přírodu a krajinu je hodnocen neutrálně, nepředpokládá se prostorový průmět záměru s hodnotnými částmi krajiny a ekosystémy. Slabě negativní vliv na hmotné statky ve variantě II a III předpokládáme vzhledem k většímu rozsahu území určeného pro vedení této komunikace. Slabě pozitivní vliv potom předpokládáme po přestavbě území a jeho lepšímu potenciálu z hlediska poskytovaných služeb. Vlivy na ostatní složky (voda, horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Varianta II. je nepatrně negativnější než varianta I (vlivy na obyvatelstvo, ovzduší). Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).										

Tabulka A.23 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Bratislavská radiála v úseku Černovická - D2	Var I	-1/+1	-1	-1	0	0	-1	0	0	-1
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Je 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 - viz koncept ÚPmB.

Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k svedení dopravy z obytných částí města, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v dané lokalitě (ul. Hněvkovského). Mírně 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 imisí zátěže.

Vliv na ovzduší bude mírně negativní z důvodu zvýšení imisní zátěže v blízkosti obytné zástavby v severní části plánované trasy (přechodně během výstavby).

Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF, příp. PUPFL). Vliv na ÚSES, přírodu a krajinu hodnocen mírně negativně, z důvodu prostorového průmětu do krajiny a mírného ovlivnění ÚSES poblíž koridoru řeky Svitavy. Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu byl hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Vycházet z posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA).

Tabulka A.24 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
MUK Moravanské lány	Var I	-1/+1	0	-1	0	0	-1	0	0	0
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Jedná se o jednu z nejvýznamnějších křižovek na území města Brna, napojující rozvojové plochy Horních Heršpic a Přízřenic 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. (Ve variantě II a III uvedeno jako Moravské lány – formální připomínka)

Slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá napojením MÚK na průmyslové plochy, kdy se očekává zvýšení intenzity dopravy (nákladní) a tedy i imisní a hlukové zátěže. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k napojení místních komunikací na vyšší síť, zkapacitnění a zvýšení plynulosti dopravy v návaznosti rozvojové lokality v okolí Přízřenic. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby (určité zvýšení hlukové zátěže a emisí zátěže), avšak obytná zástavba nebude přímo dotčena.

Vliv na ovzduší bude slabě negativní, z důvodu zvýšení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti MÚK, během výstavby může také dojít k mírně zvýšenému imisnímu zatížení dotčeného území.

Slabě negativní vliv na půdu je hodnocen vzhledem relativně malému záboru ploch (ZPF I.a II.) pro výstavbu MÚK.

Slabě negativní vliv MÚK na ÚSES, přírodu a krajinu je hodnocen mírně neutrálně. Důvodem je malý prostorový průmět záměru do krajiny, která je částečně antropogenního charakteru.

Z hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu je hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).

Tabulka A.25 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Severní obchvat Modřic (Nová Havránkova – Vodařská)	Var I	-1/+1	-1/0	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Záměr je součástí doplnění VMO města Brna v trase: severojižní osa Vodařská – Nová Havránkova – severní obchvat Modřic – JT.

Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá stavbou severního obchvatu Modřic, kdy se očekává snížení intenzity dopravy a tedy i imisní a hlukové zátěže. Řešení je založeno na odklonění tranzitní dopravy z místní sítě a obytných částí Modřic, zkapacitnění sítě v návaznosti na celkové dopravní řešení města Brna a rozvojových lokalit. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit během výstavby a během provozu po komunikaci, v blízkosti obytné zástavby se bude jednat o určité zvýšení hlukové zátěže a emisí zátěže.

Vliv na ovzduší bude slabě pozitivní, z důvodu snížení intenzity dopravy a imisní zátěže v blízkosti obytné zástavby. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou a provozem obchvatu (imisnímu zatížení).

Silně negativní vliv na půdu bude způsoben zábořem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) pro stavbu obchvatu.

Vliv na ÚSES a krajinu je hodnocen mírně negativně až neutrálně, z důvodu prostorového průmětu záměru do krajiny. Vliv na přírodu je vyhodnocen jako mírně negativní, pokud nebudou dotčeny biotopy v závislosti jejich přírodním charakteru.

Záměr se nachází v zátopovém území a v koridoru potoka, ale hlediska vedení komunikace nedojde za běžných stavů k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik, vliv na vodu je proto hodnocen neutrálně. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, kulturní dědictví) budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).

Technické řešení záměrů strategických staveb v oblasti kanalizací není přesně popsáno v kapitole 16.1.4 Seznam strategických investic a v kapitole 10.1.2 TI – Odkanalizování. Proto ani není jednoznačné vymezení některých spojených staveb (retenční nádrže, odlehčovací komory) mezi textovou a grafickou částí konceptu ÚPmB. Kapitola 10.1.2 uvádí pouze výčet dílčích rozvojových ploch dle městských částí v členění pro kmenové stoky a popis nezbytných opatření k připojení na kanalizační systém. Podle jejich charakteru i rozsahu se výrazně neliší dopady realizace jednotlivých kanalizačních staveb variant konceptu ÚPmB. Vliv uvedených záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví byl proto hodnocen obecně podle Varianty I konceptu ÚPmB (výkresu up24 – Kanalizace).

Na základě bližšího upřesnění záměrů bude možné posoudit záměry v další fázi územního řízení v procesu EIA. Analýzou dostupných veřejných zdrojů nebyla zjištěna žádná probíhající nebo ukončená řízení o posouzení vlivů záměrů kanalizačních staveb na životní prostředí (proces EIA).

Tabulka A.26 - Hodnocení vlivů strategických investic 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									
	Var III									

Komentář:

Kmenová stoka A - pravobřežní svratecká, jednotná v délce 7,6 km s 14 dešťovými oddělovači, vedoucí ze Starého Brna pod Modřice, kde přechází přímo na ČOV. Rekonstrukce má zkapacitnit průtoky na výhledový stav a doplnit systém kmenových stok splaškových vod, který umožní napojení dalších rozvojových ploch nejen na území města Brna. Nezbytné je vybudovat odlehčovací komory (OK01A) a retenční nádrž (RN1 – Přízřenický jez).

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá realizací vodohospodářské infrastruktury, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě, včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit v Přízřenicích a Horních Heršpicích. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby, kdy v okolí obytné zástavby se může jednat o mírné zvýšení hlukové a imisí zátěže.

Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisi zátěží prachem a hlukem).

Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální.

Slabě negativní vliv až silně pozitivní záměru na ÚSES (koridor řeky Svatky), přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované výstavby kanalizací.

V případě, že bude rekonstrukce kanalizačních staveb znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat potenciálně významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr se nachází v zátopovém území a v koridoru řeky Svatky, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Rekonstrukce kmenové stoky A a výstavba spojených staveb (OK01A , RN1 – Přízřenický jez) by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivu na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k nízkému průtoku řeky Svatky ($Q_{355} = 2,4 \text{ m}^3/\text{s}$). Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a také u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.

Tabulka A.27 - Hodnocení vlivů strategických investic 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 OK02A a RN3	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Kmenová stoka A - pravobřežní svratecká, jednotná v délce 7,6 km s 14 dešťovými oddělovači, vedoucí ze Starého Brna pod Modřice, kde přechází přímo na ČOV. Rekonstrukce má zkapacitnit průtoky na výhledový stav a doplnit systém kmenových splaškových vod. Nezbytné je vybudovat odlehčovací komory (OK02A) a retenční nádrže (RN3).

Vliv na obyvatelstvo a hmotné statky bude silně pozitivní. Předpokládá se realizace vodohospodářské infrastruktury (OK2A), která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit/ploch v Horních Heršpicích. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby. Pokud se bude v okolí nacházet obytná zástavba, může se jednat o mírné zvýšení hlukové a imisí zátěže.

Vliv záměru na ovzduší bude za normálních podmínek neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisnímu zatížení prachem a hlukem).

Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby. V ostatních případech bude vliv na půdu neutrální.

Vliv záměru na ÚSES (širší koridor řeky Svatky), přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny jako slabě negativní vliv až silně pozitivní. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované výstavby kanalizací.

V případě, že bude rekonstrukce kanalizačních staveb znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat potenciálně významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr se nachází v zátopovém území a v koridoru řeky Svatky, ale za běžných stavů nedojde jeho realizací k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Rekonstrukce kmenové stoky a spojených staveb by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svatky ($Q_{355} = 2,4 \text{ m}^3/\text{s}$). Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.

Tabulka A.28 - Hodnocení vlivů strategických investic 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 - Sokolova-Dufkovo náměstí	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Kmenová stoka A - pravobřežní svratecká, jednotná v délce 7,6 km s 14 dešťovými oddělovači, vedoucí ze Starého Brna pod Modřice, kde přechází přímo na ČOV. Rekonstrukce má zkapacitnit průtoky na výhledový stav a doplnit systém kmenových splaškových vod. Nezbytné je vybudovat čerpací stanici (CS).

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá rekonstrukcí kmenové stoky A, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit/ploch ve Štýřicích. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby. V okolí obytné zástavby se může jednat o určité zvýšení hlukové a imisí zátěže.

Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisnímu zatížení prachem a hlukem).

Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální.

Slabě negativní vliv až silně pozitivní vliv záměru na ÚSES (koridor řeky Svratky), přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny (princip předběžné opatrnosti) v případě nevhodně realizované rekonstrukce kanalizační kmenové stoky A v bezprostřední blízkosti řeky Svratky.

V případě, že rekonstrukce kanalizační kmenové stoky A bude znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu, lze očekávat potenciálně významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr se nachází v zátopovém území a v koridoru řeky Svratky, ale za běžných stavů by nemělo dojít k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Rekonstrukce kmenové stoky A a spojených staveb by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svratky ($Q_{355} = 2,4 \text{ m}^3/\text{s}$). Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.

Tabulka A.29 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Dobudování kmenové stoky B – OK Jeneweinova	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II									
	Var III									
Komentář:										
Kmenová stoka B - levobřežní svratecká, jednotná v délce 15 km s 9 dešťovými oddělovači, vedoucí z lokality Osada na levém břehu Kníničské přehrady podél Svratky do Komárova, kde se odklání ke Svitavě a v prostoru křižovatky dálnic se napojuje na KS „D“. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá dobudováním kmenové stoky B – OK Jeneweinova, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit Trnitá a Královka. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby, přičemž v okolí obytné zástavby je možné mírné zvýšení hlukové a imisí zátěže. Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisičnímu zatížení prachem a hlukem). Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální. Slabě negativní vliv až slabě pozitivní záměru na ÚSES (koridor řeky Svratky), přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované výstavby kanalizací. V případě, že dobudování kanalizačních staveb bude znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat potenciálně významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr se nachází v zátopeném území a v širším koridoru řeky Svratky, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Dobudování kmenové stoky B a spojených staveb (OK Jeneweinova) by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svratky ($Q_{355} = 2,4 \text{ m}^3/\text{s}$). Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.										

Tabulka A. 30 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Dobudování kmenové stoky B – RN Jeneweinova	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Kmenová stoka B - levobřežní svratecká, jednotná v délce 15 km s 9 dešťovými oddělovači, vedoucí z lokality Osada na levém břehu Kníničské přehrady podél Svratky do Komárova, kde se odklání ke Svitavě a v prostoru křižovatky dálnic se napojuje na KS „D“.

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá dobudováním kmenové stoky B – RN Jeneweinova, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit Trnitá a Královka. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby (přejezdy vozidel, provoz stavebních strojů). V okolí obytné zástavby se může jednat o určité zvýšení hlukové a imisí zátěže.

Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisi zátěží prachem a hlukem).

Vliv na půdu bude slabě negativní vliv. Bude způsoben přechodným zábořem ploch a zábořem plochy pro RN (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby. V ostatních případech bude vliv neutrální.

Slabě negativní vliv až slabě pozitivní záměru na ÚSES (koridor řeky Svratky), přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny (RN). Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované výstavby kanalizací.

V případě, že bude dobudování kanalizačních staveb znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat potenciálně významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr se nachází v zátopovém území a v koridoru řeky Svratky, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Dobudování kmenové stoky B a spojených staveb RN by mělo vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svratky ($Q_{355} = 2,4 \text{ m}^3/\text{s}$). Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů infrastruktury v oblasti kanalizací lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.

Tabulka A.31 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Dobudování kmenové stoky B1	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Kmenová stoka BI - štola pod Žlutým kopcem - dnes napojená na kmenovou stoku B v délce 1,9 km, vedoucí ze sídliště Bystřice do prostoru křižovatky ulic Rybářská - Poříčí.

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá dobudováním kmenové stoky BI, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit Štýřice, Horní Heršpice a okrajově Staré Brno. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby. V okolí obytné zástavby se to může týkat o mírné zvýšení hlukové a imisí zátěže.

Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisnímu zatížení prachem a hlukem).

Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální.

Slabě negativní vliv až slabě pozitivní záměru na ÚSES (průmět koridoru řeky Svratky z levého na pravý břeh), přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované dostavby kmenové stoky BI.

V případě, že bude dobudování kanalizačních staveb znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr je velmi okrajově situován v zátopovém území resp. území ohroženým rozlivem a v koridoru řeky Svratky, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Dobudování kmenové stoky BI a spojených staveb by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svratky ($Q_{355} = 2,4 \text{ m}^3/\text{s}$). Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.

Tabulka A.32 - Hodnocení vlivů strategických investic 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 C	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II									
	Var III									
Komentář: Kmenová stoka C - Ponávka, jednotná, cca 10 km dlouhá, se 7 dešťovými oddělovači, vedoucí z Řečkovic, přičemž trasa sleduje bývalé koryto potoka Ponávka, od napojení u ul. Masné se trasa lomí ke Svitavě, kde se napojuje na KS „D“. Potoční vody Ponávky byly separovány, od ulice Myslínova jsou vedeny štolou pod Lesnou do Svitavy. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá u kmenové stoky C, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit od Řečkovic až po Štýřice. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby, zejména v okolí obytné zástavby se může jednat o mírné zvýšení hlukové a imisí zátěže. Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisnímu zatížení prachem a hlukem). Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální. Slabě negativní vliv až silně pozitivní záměru na ÚSES, přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované rekonstrukce kanalizační stoky C. V případě, že rekonstrukce kanalizační stoky C bude znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr není situován v zátopovém území resp. území ohroženým rozlivem v koridoru převážně zatrubněného potoka Ponávka, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Rekonstrukce kmenové stoky C a spojených staveb by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svitavy. Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů infrastruktury v oblasti kanalizací lze očekávat prakticky jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu, z nichž převažující jsou vlivy při výstavbě. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.										

Tabulka A.33 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Dobudování kmenové stoky C1	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II									
	Var III									
Komentář: Kmenová stoka C1 - kuřimský sběrač - splašková stoka s délkou 8 km, vedoucí od čerpací stanice odpadních vod v Kuřimi výtlačným řadem v délce 2,5 km nad obec Českou a odtud gravitačně do údolí potoka Ponávky a podél ní do Řečkovic, kde se u podjezdu železniční tratě ČD na ul. Jandáskově napojuje na KS „C“. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá dobudováním vodohospodářské infrastruktury, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit od Řečkovic až po Královo Pole. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby. V okolí obytné zástavby se může jednat o určité zvýšení hlukové a imisí zátěže. Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisi zátěží prachem a hlukem). Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným zábořem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální. Slabě negativní až slabě pozitivní vliv záměru na ÚSES, přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované dostavby kmenové stoky C1. V případě, že dobudování kanalizačních staveb bude znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr není situován v zátopovém území resp. území ohroženým rozlivem v koridoru částečně zatrubněného potoku Ponávka, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Dobudování kmenové stoky C1 a spojených staveb by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svitavy. Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů kanalizační infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.										

Tabulka A.34 - Hodnocení vlivů strategických investic 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 D – RN Královky	Var I	+2	-1/+2	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+2
	Var II									
	Var III									

Komentář:

Kmenová stoka D - pravobřežní svitavská, jednotná v délce 7,3 km s 11 dešťovými oddělovači, vedoucí z Cacovic do katastru Brněnských Ivanovic, kde cca 1 km nad soutokem Svitavy se Svratkou přechází na levý břeh Svitavy s napojením na KS „E“. Je plánováno vybudování dešťových (retenčních) nádrží na Královkách.

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá rekonstrukcí kmenové stoky D – RN Královky, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit od Husovic až po Brněnské Ivanovice. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby. V okolí obytné zástavby to může znamenat určité zvýšení hlukové a imisí zátěže.

Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisišmu zatížení prachem a hlukem).

Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) při rekonstrukci KS, záborem ploch pro výstavbu RN Královky a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální.

Slabě negativní vliv až silně pozitivní záměru na ÚSES, přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované výstavby resp. rekonstrukce kanalizací.

V případě, že rekonstrukce kmenové stoky D bude znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr je situován v zátopovém území v koridoru řeky Svitavy, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Rekonstrukce kmenové stoky D a spojených staveb (RN Královky) by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci a zadržení vody v krajině. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svitavy. Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.

Tabulka A.35 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Dobudování kmenové stoky E1	Var I	+2	-1/+1	-1/0	-1/0	+2	-1/0	+2	0	-1/+1
	Var II									
	Var III									
Komentář: Kmenová stoka EI - levobřežní svitavská, oddílná, jejíž dobudování je plánováno z Husovic do ČOV Modřice. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá dobudováním vodohospodářské infrastruktury, která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit od Obřan až po Modřice. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby, v okolí obytné zástavby se může jednat o určité zvýšení hlukové a imisí zátěže. Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisnímu zatížení prachem a hlukem). Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben přechodným záborem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální. Slabě negativní vliv až slabě pozitivní záměru na ÚSES (malá část severní části v koridoru Svatky), přírodu (průmět s PP Rájecká tůň) a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované výstavby resp. rekonstrukce kanalizací. V případě, že dobudování kmenové stoky bude E1 znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr je situován v zátopovém území v koridoru řeky Svitavy, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Dobudování kmenové stoky E1 a spojených staveb by měla vést k ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci (třída jakosti). Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svitavy. Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou spíše neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.										

Tabulka A.36 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
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									
	Var III									

Komentář:

Kmenová stoka EI - levobřežní svitavská, oddílná, jejíž dobudování je plánováno z Husovic do ČOV Modřice.

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky se předpokládá výstavbou vodohospodářské infrastruktury (RN), která bude sloužit k posílení místní kanalizační sítě a včetně napojení nových obytných částí města Brna a rozvojových lokalit zejména Maloměřic. Mírně negativní dopady na pohodu obyvatel se mohou projevit pouze během výstavby, v okolí obytné zástavby se může jednat o určité zvýšení hlukové a imisí zátěže.

Za normálních podmínek bude vliv záměru na ovzduší neutrální. Slabě negativní vliv na ovzduší může nastat v území dotčeném výstavbou (imisnímu zatížení prachem a hlukem).

Slabě negativní vliv na půdu bude způsoben zábořem ploch (ZPF I.+II. a případně PUPFL) a zásahem do horninového prostředí během výstavby, jinak bude vliv neutrální.

Slabě negativní vliv až silně pozitivní záměru na ÚSES (v koridoru Svitavy), přírodu a krajinu je hodnocen z hlediska prostorového průmětu do krajiny. Bude záležet na dotčených biotopech a jejich přírodním charakteru. Na druhou stranu nelze vyloučit riziko negativního ovlivnění ÚSES a krajiny v případě nevhodně realizované výstavby resp. rekonstrukce kanalizací.

V případě, že bude výstavba kanalizačních staveb (RN) znamenat zlepšení kvality vod vypouštěných z aglomerace do recipientu na území ÚSES, ZCHÚ, lze očekávat významně pozitivní vliv na ekosystémy, které jsou vázány na vodní prostředí. Záměr je situován v zátopovém území v koridoru řeky Svitavy, ale za běžných stavů nedojde k významným změnám hydrologických a hydrogeologických charakteristik. Dobudování retenční nádrže na kmenové stoce E1 a spojených staveb by měla vést k zadržení vody v krajině, ochraně vod před kontaminací, která je základním předpokladem ochrany zdrojů pitných vod a povrchových vod pro rekreaci. Rozdílné mohou být vlivy na vodu při odlehčování kanalizace, vzhledem k malé vodnosti řeky Svitavy. Vlivy na ostatní složky (kulturní dědictví) budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů technické infrastruktury lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu.

Upřesnit vlivy záměru na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a stanoviska OOP.

Tabulka A.37 - Hodnocení vlivů strategických investic 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
Protipovodňová ochrana	Var I	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Var II									
	Var III									
Komentář: Konkrétní protipovodňové stavby konceptu ÚPmB nejsou specifikovány ve zdrojové tabulce strategických staveb v kap. 16.1.4. V obecné rovině by nebylo možné posuzovat záměry protipovodňové ochrany jinak než s využitím principu předběžné opatrnosti. Výsledkem by bylo široké hodnocení v rozmezí silně negativní až silně pozitivní vlivy na složky životního prostředí (dle stupnice -2/+2). Pokud budou jednotlivé strategické investice upřesněny, je doporučeno respektovat studie a Koncept protipovodňové ochrany města (Pöry Environment, 2007) a včetně popisu protipovodňových opatření města Brna (viz koncept ÚPmB). Dále realizovat kompenzační opatření na zmírnění možných negativních vlivů protipovodňových staveb na životní prostředí.										

11.6.3 Souhrnný komentář k záměrům dopravní a technické infrastruktury kanalizací, návrhy změn, případně doporučení k ÚPmB

Hodnocení bylo provedeno z ohledem na dostupné informace a mapové podklady konceptu ÚPmB. Výsledky výše uvedených hodnocení strategických investic jsou uvedeny v souhrnných tabulkách A.38 a A.39.

Tabulka A.38 – Hodnocení vlivů strategických investic (doprava) 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
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	-1	-1	-1	0	-1/0	0	0	-1
	Var II	-1/+1	-1	-1	-1	0	-1/0	0	0	-1
	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	-1/0	0/+1	+1	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var II	-1/+1	-1/0	0/+1	+1	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var III	-2/-1	-1/0	-1/0	-1	0	-2/-1	0	0	-1/0
Velký městský okruh v úseku Černovická – Novolíšeňská	Var I	-1/+1	-1	-1	0	0	-1/+1	0	0	-1
	Var II	-1/+1	-1	-1	0	0	-1/+1	0	0	-1
	Var III	-1/+1	-1	-1	0	0	-1/+1	0	0	-1
Realizace jihovýchodní tangenty v úseku D2-II/380	Var I	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
	Var II	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
	Var III	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
Realizace jihozápadní tangenty	Var I	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
	Var II	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
	Var III	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-2
Zkapacitnění D1	Var I	-2/0	-1	-2	0	0	-2	0	0	-1
	Var II	-2/0	-1	-2	0	0	-2	0	0	-1
	Var III	-2/0	-1	-2	0	0	-2	0	0	-1
MUK na D1 Průmyslová - Hanácká	Var I	-2/0	-1	-1	0	0	-2	0	0	-1/0
	Var II	-2/0	-1	-1	0	0	-2	0	0	-1/0
	Var III	-2/0	-1	-1	0	0	-2	0	0	-1/0
Obchvat Tuřan II./380	Var I	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var II	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var III	-1/+1	-1	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
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

Tabulka A.38 – Hodnocení vlivů strategických investic (doprava) 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
	Var III	-1/+1	0	0	0	0	-1/+1	-1/+1	0	0
Bratislavská radiála v úseku Černovická-D2	Var I	-1/+1	-1	-1	0	0	-1	0	0	-1
	Var II	-1/+1	-1	-1	0	0	-1	0	0	-1
	Var III	-1/+1	-1	-1	0	0	-1	0	0	-1
	Var III	-1/+1	-1	-1	0	0	-1	0	0	-1
MUK Moravanské lány	Var I	-1/+1	0	-1	0	0	-1	0	0	0
	Var II	-1/+1	0	-1	0	0	-1	0	0	0
	Var III	-1/+1	0	-1	0	0	-1	0	0	0
	Var III	-1/+1	0	-1	0	0	-1	0	0	0
Severní obchvat Modřic	Var I	-1/+1	-1/0	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var II	-1/+1	-1/0	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var III	-1/+1	-1/0	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0
	Var III	-1/+1	-1/0	-2	0	0	-1/+1	0	0	-1/0

Dopravní stavby

Převážná většina posuzovaných návrhů pro umístění koridorů dopravní infrastruktury v ÚPmB (6) vykazuje mírně negativní až mírně pozitivní vlivy. Část (8) posuzovaných návrhů (R43 v Boskovické brázdě, VMO Heršpická-Bratislavská radiála, JVT, JZT, zkapacitnění D1, MUK Průmyslová – Hanácká, obchvat Tuřan a severní obchvat Modřic) byla hodnocena silně negativně na dílčí složky životního prostředí, jedná o převážně o vliv na obyvatelstvo, ovzduší, průmět v krajině a/nebo zábor půdy (v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF).

Dopravní záměry (R43 Boskovická brázda, VMO Heršpická – Bratislavská radiála, zkapacitnění D1 a MUK Průmyslová) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo a ovzduší (4x). Silně negativní vliv na půdu (5x) bude v případě (JVT, JZT, zkapacitnění D1, obchvatu Tuřan a Modřic). Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě JVT a JZT s ohledem na rozsah a průmět koridorů do volné krajiny.

Ostatní dopravní záměry (přeložky, obchvaty) zlepšují imisní a hlukovou zátěž v obydlených oblastech a obcích (mírně pozitivní vliv na obyvatelstvo).

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky vykazuje dopravní záměr – přestavba železničního uzlu Brno.

Tabulka A.39 - Hodnocení vlivů strategických investic (kanalizace) 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-Dufkovo náměstí	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
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

Tabulka A.39 - Hodnocení vlivů strategických investic (kanalizace) 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
	Var II	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Var III	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Poznámka: Vzhledem k neúplné technické charakteristice posuzovaných záměrů v kapitole 10.1.2 konceptu ÚPmB nebylo možné jednoznačně vyhodnotit vlivy na životní prostředí Varianty I, Varianty II a Varianty III. Kmenové stoky a spojené stavby byly posouzeny podle varianty I konceptu ÚPmB.

Obecný záměr protipovodňová ochrany nelze bez bližšího upřesnění hodnotit z hlediska vlivů na životní prostředí.

Kanalizace

Návrhy koridorů a ploch pro umístění technické infrastruktury kanalizací (11) byly hodnoceny silně pozitivně až mírně negativně.

Silně pozitivní vliv bude mít jejich realizace na obyvatelstvo, vodu a hmotné statky. Hlavní zlepšení je očekáváno ve zlepšení jakosti povrchových a podzemních vod a omezení rizik jejich kontaminace. Mírně negativní až neutrální bude vliv na půdu, horninové prostředí, ovzduší a klima, který se projeví spíše přechodně během výstavby nebo rekonstrukce. Vlivy na přírodu, krajinu a ÚSES budou mírně negativní až silně pozitivní s ohledem na způsob provedení záměru a míru dotčení přírodě blízkých lokalit či biotopů.

V případě obecného vymezení protipovodňové ochrany, která byla hodnocena s použitím principu předběžné opatrnosti, jsou vlivy silně negativní až silně pozitivní (obyvatelstvo, příroda, voda, hmotné statky, kulturní dědictví, krajina a ÚSES) a vlivy ostatních složek jsou mírně negativní až neutrální.

Při výstavbě záměru bude aplikován proces EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, který garantuje minimalizaci vlivu staveb na životní prostředí a veřejné zdraví. Konkrétní projektové záměry je nutno řešit v souladu se ZOPK, zejména §45h,i - předložit je příslušným OOP k vydání stanoviska dle § 45i ZOPK. Nutno respektovat dosavadní ÚPD a studie.

K zajištění pozitivních vlivů záměrů je potřeba dodržovat opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci zjištěných vlivů, které již v sobě skrývá samotný koncept ÚPmB v podmínkách realizace:

- chránit ve zvýšené míře přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území;
- respektovat prvky ÚSES, ZCHÚ a pozitivní znaky charakteristik krajinného rázu;
- zajistit zlepšení současné hlukové situace v obytných částech a zlepšení imisí z dopravy. Rozvoj obytné zóny neřešit přiblížením k dopravním cestám. V místech kumulativního ovlivnění hlukem ze železniční dopravy a silniční dopravy vyřešit i protihlukovou ochranu ze železnice;
- místa trvalého bydlení důsledně chránit před znečištěním ovzduší a před hlukem z průmyslových zón, zemědělství, překladišť a dopravy. Nezvyšovat emisní zátěž ze stacionárních zdrojů.

11.6.4 Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví

Hodnocení vlivů záměrů pro umístění rozvojových lokalit (kap. 11.-13. konceptu ÚPmB) bylo provedeno pomocí metodiky popsané v předchozí kapitole. Při hodnocení vycházel zpracovatel SEA z mapových podkladů (koordinační výkresy) znázorňujících průmět posuzovaných záměrů a základních složek ŽP. V rámci vymezených rozvojových lokalit se předpokládá využití části území, z nichž některá zároveň obsahují konkrétní veřejně prospěšné stavby (např. dopravní stavby), které jsou samostatně hodnoceny v předcházejících maticích. Rozvojové lokality jsou hodnoceny v maticích pro každou ze tří variant zvlášť. Varianta I obsahuje 15 lokalit, varianta II 12 lokalit a varianta III 11 lokalit.

VARIANTA I.

Tabulka A.40 – Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví									
Základní údaje - Lokalita B-01-I.: Medlánky – Řečkovice – Ivanovice									
Varianta Konceptu ÚPmB					I.				
Identifikační číslo lokality					B-01-I.				
Převažující způsob využití					bydlení				
Městská část					Medlánky, Ivanovice, Řečkovice -Mokrá Hora				
Katastrální území					Medlánky, Řečkovice, Ivanovice				
Celková plocha pro bydlení (ha)					51				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí									
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES	
+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0	+1	0	0	
Komentář a doporučení:									
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. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na kvalitní přírodní zázemí vč. Přírodního parku Baba. Okolní biocentrum a biokoridor nejsou vymezenou rozvojovou plochou dotčeny. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí a hmotné statky je hodnoceno využití ploch pro přestavbu vojenského areálu a sportovní plochy v místě bývalé skládky odpadů. Silně negativní na půdu se předpokládá zábořem ploch pro bydlení (ZPF I.+II., cca 3ha tj. 90%). Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou spojenou s výstavbou a stacionárními zdroji znečišťování ovzduší při provozu obytných domů. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.									

Tabulka A.41 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-02-I.: Obřany								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					B-02-I.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Obřany-Maloměřice, Brno - Sever			
Katastrální území					Obřany, Lesná			
Celková plocha pro bydlení (ha)					23			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+2	0	-2/-1	0	0	-1	0	0	0
Komentář a doporučení:								
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. Vliv na krajinu, přírodu a ÚSES bude neutrální. Biocentrum a biokoridor vymezeného ÚSES nejsou vymezenou rozvojovou plochou Ob-6 dotčeny. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti území na kvalitní přírodní zázemí, zejména Moravský kras. Silně až slabě negativní vliv se předpokládá na půdu zábořem ploch na bydlení (ZPF I.+II., cca 50%). Slabě negativní bude vliv na ovzduší vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji znečišťování ovzduší při provozu obytných domů. Vlivy na ostatní složky (horninové prostředí, stavby, kulturní dědictví) budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.42 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-03-I.: Maloměřice								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					B-03-I.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Obřany – Maloměřice			
Katastrální území					Maloměřice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					52			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+2	0	-1	+1	0	-1	0	0	0
Komentář a doporučení:								
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. Ale v hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – kmenové stoky E1 a realizace úseku VMO Černovická – Novolíšeňská, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti plánovaných ploch bydlení na kvalitní přírodní zázemí vč. návaznosti na zastavěné území pod Hády. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí je hodnoceno využití ploch v místě bývalé skládky odpadů. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá záborem (ZPF I.+II., cca 30%) ploch pro bydlení. Vliv na ovzduší bude mírně negativní vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji znečišťování ovzduší při provozu obytných domů. Okolní biocentra a biokoridory ÚSES nejsou vymezenou rozvojovou plochou dotčeny. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.44 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-05-I.: Bosonohy								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					B-05-I.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Bosonohy, Nový Lískovec			
Katastrální území					Bosonohy, Nový Lískovec			
Celková plocha pro bydlení (ha)					61			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-1	-1/0	0	-1	0	0	0
Komentář a doporučení: 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. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na přírodní prostředí, dobrého dopravního napojení vč. MHD (tramvaj, autobus a částečně trolejbus), ale také k blízké dálnici s hlukovým a imisním zatížením. Slabě negativním až neutrálním vlivem na půdu a horninové prostředí je využití ploch pro výstavbu vzhledem ke zhoršeným geologickým poměrům a nutnosti náročnějšího zakládání staveb. Při horší konfigurace terénu je předpoklad menší intenzity využití (zastavění) území. Vliv na ÚSES byl hodnocen neutrálně. Lokální biocentra (jižně od RL) nejsou vymezenou rozvojovou lokalitou bezprostředně dotčena. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 50%) ploch k bydlení. Slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji spojenými s rozvojem ploch pro bydlení. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.45 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-06-I.: Červený kopec								
Varianta Konceptu ÚPmB				I.				
Identifikační číslo lokality				B-06-I.				
Převažující způsob využití				bydlení				
Městská část				Bohunice, Brno - Střed				
Katastrální území				Bohunice, Štýřice, Pisárky				
Celková plocha pro bydlení (ha)				23				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+1/0	0	-2/-1	+1/0	0	-1	0	0	-2/-1
Komentář a doporučení:								
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.. Slabě pozitivní vliv až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na přírodní prostředí, dobrému dopravnímu napojení vč. MHD (trolejbusová trať) a budoucímu vedení VMO, problematická je přítomnost bývalé skládky. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí je využití ploch v místě bývalé skládky. Neutrální vliv na horninové prostředí bude i přes horší konfiguraci terénu. Při horší konfiguraci terénu je předpoklad menší intenzity využití (zastavění) území. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen silně až slabě negativně z důvodu průmětu biokoridoru a částečného dotčení okolní biocentra resp. NPP Červený kopec (na jihu). Silně až slabě negativní vliv se na půdu předpokládá záborem plochami (ZPF I.+II.) k bydlení a k výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou spojenou s plánovanou tunelovou výstavbou VMO a stacionárními zdroji znečišťování ovzduší při provozu obytných domů. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.46 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-07-I.: Líšeň								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					B-07-I.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Líšeň			
Katastrální území					Líšeň			
Celková plocha pro bydlení (ha)					68			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+2	0	-2	+1	0	-1/0	0	0	0
<u>Komentář a doporučení:</u>								
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. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na přírodní zázemí a rekreační oblast Říčky, dobrému dopravnímu napojení vč. VHD (tramvajová trať). Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí je využití plochy bývalé skládky odpadů. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biocentrum přiléhající na jižním okraji RL nebude výstavbou dotčeno. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., odhadem 70%) plochami k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a provozem stacionárních zdrojů obytných domů. Zlepšení kvality ovzduší bude záviset na včasné výstavbě VMO k odlehčení místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.47 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-08-I.: Horní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					B-08-I.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Horní Heršpice			
Katastrální území					Horní Heršpice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					20			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/+1	0	-2	0	-1	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
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. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – VMO Heršpická – Bratislavská radiála, rekonstrukce kmenové stoky A, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Mírně negativní až mírně pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k sousedství ploch výroby a skladování, procházejícími silničními a železničními trasami ze severní a západní strany, pozitivní je návaznost na rekreační zónu Jižní jezera (2 km). Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biocentrum okolo řeky východně od RL nebude výstavbou dotčeno. Silně negativní vliv se na půdu předpokládá záborem (ZPF I.+II.) plochami k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Z důvodu průmětu hodnocené rozvojové lokality se zátopovým územím je hodnocen vliv na vodu mírně negativně. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Zlepšení imisní zátěže bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.48 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-09-I.: Přížřenice - Dolní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					B-09-I.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Brno – Jih			
Katastrální území					Dolní Heršpice, Přížřenice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					78			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-2	0	-1	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení obsahující pozemní komunikaci (2,7 km) a tramvajovou trať Komárov-Modřice (4,95 km). V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – rekonstrukce kmenové stoky, která je vyznačena mimo hodnocené území. Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k sousedství ploch výroby a skladování dále procházejícími silničními a železničními trasami ze severní a západní strany, které vytváří hluk a emise. Naopak pozitivní vliv na obyvatelstvo způsobuje blízkost přírodních koridorů řeky Svratky a Svitavy. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biocentrum okolo řeky východně od RL nebude výstavbou dotčeno. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II.) plochami k bydlení a výstavbou technické infrastruktury. Z důvodu průmětu hodnocené rozvojové lokality se zátopovým územím je hodnocen vliv na vodu mírně negativně. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch pro bydlení. Zlepšená imisní situace se dá očekávat při včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.49 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-10-I.: Chrlice – Holásky - Tuřany								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					B-10-I.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Chrlice, Tuřany			
Katastrální území					Chrlice, Holásky, Tuřany			
Celková plocha pro bydlení (ha)					51			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-1/0	+1/0	0	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení: V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační síť bez návaznosti na vyšší systémy (2,5 km). Využití lokality se přímo neváže na žádnou strategickou investici. 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. Naopak pozitivní pro obyvatelstvo je blízkost rekreační oblasti Jižní jezera (1 km), obchodní. Slabě negativní vliv na obyvatelstvo může mít využití plochy bývalé skládky odpadů na části rozvojové lokality Tu – 4 pro bydlení. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, územím prochází biokoridor, avšak výstavbou nebude dotčen. Slabě negativní až neutrální vliv na půdu (není indikován zábor ZPF) se předpokládá zábořem plochami k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Stabilizace imisní zátěže bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.50 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-01-I.: Přízřenice - Dolní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					V-01-I.			
Převažující způsob využití					výroba			
Městská část					Brno – Jih			
Katastrální území					Dolní Heršpice, Přízřenice, Horní Heršpice			
Celková plocha pro výrobu (ha)					76			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/-1	0	-2	+1	0	-1	0	0	-1/0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení místní i celoměstské. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – MUK Moravanské lány, severní obchvat Modřic, rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová ochrana. Silně až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k blízkosti napojení na D1, rychlostní komunikaci a doplněním severního obchvatu Modřic na D2. Naopak pozitivní pro obyvatelstvo je blízkost ploch pro pracovní příležitosti včetně obsluhy dvou páteřních radiál VHD a blízkosti terminálu IDS Modřice. Slabě pozitivní vliv bude využití bývalé skládky odpadů na rozvojové lokalitě pro výrobu. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen mírně negativně až neutrálně, severní částí RL prochází biokoridor, avšak nebude významně výstavbou dotčen. Vliv na půdu se předpokládá silně negativní, který bude způsoben zábořem půdy (ZPF I.+II.) plochami výroby a výstavbou technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad kotlů na zemní plyn). Zlepšení imisní situace bude spojeno s výstavbou místní komunikační sítě. Z důvodu malého průmětu RL se zátopovým územím pouze v severní části, je vliv na vodu klasifikován neutrálně. Vlivy na ostatní složky budou také neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.51 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-02-I.: Tuřany – D1								
Varianta Konceptu ÚPmB				I.				
Identifikační číslo lokality				V-02-I.				
Převažující způsob využití				výroba				
Městská část				Brno – Jih, Slatina				
Katastrální území				Brněnské Ivanovice, Tuřany, Slatina				
Celková plocha pro výrobu (ha)				169,5				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/-1	0	-2	+1	0	-2/-1	0	0	0
Komentář a doporučení:								
Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Tu-4, Ch-6. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení místní. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – zkapacitnění D1, MÚK na D1, severní obchvat Brněnských Ivanovic (4 km) a obchvatu Tuřan sil. II/380, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá blízkosti napojení na D1 a místních komunikace vzhledem ovlivnění obytných ploch směrem na východ a sever od RL. Naopak pozitivní pro obyvatelstvo je výstavba obchvatů (vymístění dopravy z obytných území), včetně dvou páteřních radiál VHD (trolejbusová, autobusová) a blízkosti terminálu IDS Letiště. Slabě pozitivní vliv na horninové prostředí bude využití bývalé skládky odpadů k výstavbě výrobních objektů na RL. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, nebude významně výstavbou dotčen. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá záborem ZPF plochami výroby a technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji (předpoklad plynových) spojenou rozvojem ploch výroby. Vývoj imisní situace bude záviset na výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální, včetně existence VVTL plynovodu. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.52 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-03-I.: Průmyslová zóna Tuřany								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					V-03-I.			
Převažující způsob využití					výroba			
Městská část					Chrlice, Tuřany			
Katastrální území					Chrlice, Tuřany, Dvorská			
Celková plocha pro výrobu (ha)					399,4			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/0	-1/0	-1	+1	0	-2/-1	0	0	-2/0
Komentář a doporučení:								
Rozvojová lokalita zahrnuje plochy Ch-1, Tu-2 a Tu-1. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační síť. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – především realizace alespoň ½ profilu JVT od D2 po II/380 včetně části obou MÚK, úprava stávající sil. II/152, zkapacitnění D1, MÚK na D1, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem negativnímu ovlivnění ploch pro bydlení na západ od RL, blízkosti napojení na D1 resp. budoucího napojení D2. Naopak pozitivní vlivem pro obyvatelstvo je doplnění obchvatů včetně páteřní radiály VHD – severojižní kolejový diametr a existence terminálu IDS Chrlice. Vliv na ÚSES a krajinu, přírodu byl hodnocen silně negativně až neutrálně, z důvodu průchodu biokoridoru přes RL a nachází se zde biocentrum. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá záborem ploch pro výrobu (menší podíl ZPF I. +II.) a pro výstavbu technické infrastruktury. Silně až slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad použití zemního plynu). Stabilizace imisní situace bude spojena s výstavbou místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.53 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - S-01-I.: Bosonohy - Pražská								
Varianta Konceptu ÚPmB					I.			
Identifikační číslo lokality					S-01-I.			
Převažující způsob využití					smíšená			
Městská část					Bosonohy, Starý Lískovec			
Katastrální území					Bosonohy, Starý Lískovec			
Celková plocha (ha)					32			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-1	0	0	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení: V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační síť v délce (2,6 km), náročnější odkanalizování území a zhoršené geologické poměry. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – obchvat Bosonoh silnice II/602 v délce asi 1850 m, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Využití lokality se neváže na žádné strategické investice. Vliv na obyvatelstvo bude slabě negativní až neutrální vzhledem k blízkosti obytné zástavby na D1, která zvyšuje imisní a hlukové zatížení okolí. Pozitivním vlivem pro obyvatelstvo je blízkost ploch pro pracovní příležitostí včetně VHD, která je tvořena tramvajovou, autobusovou a částečně i trolejbusovou dopravou). Vliv na ÚSES a krajinu, přírodu byl hodnocen neutrálně. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá záborem ploch pro lehkou výrobu a výstavbu technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad zemního plynu) spojenou s rozvojem ploch výroby a komerční vybavenosti. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.54 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - S-02-I.: Líšeň - Zetor								
Varianta Konceptu ÚPmB				I.				
Identifikační číslo lokality				S-02-I.				
Převažující způsob využití				smíšená				
Městská část				Líšeň, Slatina				
Katastrální území				Líšeň, Slatina				
Celková plocha (ha)				53				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-1	+1	0	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3 km). Lokalita není závislá na žádné strategické investici.								
Slabě pozitivní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti ploch bydlení za ulicí Holzova na přírodní zázemí a rekreační oblast Říčky, dále z důvodu dobrého dopravního napojení vč. kapacitní VHD (tramvajová trať). Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí je využití plochy bývalého průmyslového areálu Zetor (nutnost odstranění staré zátěže v plochách pro bydlení). Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně neboť biocentrum a Národní přírodní památka Stránská skála přiléhající na jižním okraji RL nebudou výstavbou dotčeny. Slabě negativní vliv se na půdu předpokládá zábořem (ZPF I.+II., odhadem 25%) plochami k bydlení a výstavbou technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji (předpoklad plynových) spojenou rozvojem ploch lehké výroby, komerční vybavenosti a bydlení. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

VARIANTA II.

Tabulka A.55 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-01-II.: Medlánky – Řečkovice - Ivanovice								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					B-01-II.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Ivanovice, Řečkovice– Mokrá Hora, Medlánky			
Katastrální území					Ivanovice, Řečkovice, Medlánky			
Celková plocha pro bydlení (ha)					33			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0	+1	0	0
Komentář a doporučení: V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3,35 km), tramvajová trať se smyčkou (1,83 km), stavby na kanalizační síti. Nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – kmenové stoky C a dobudování kanalizačního systému kmenových stok C1 a E, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti ploch bydlení na kvalitní přírodní zázemí vč. Přírodního parku Baba. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí a hmotné statky je využití přestavbového území vojenského areálu a míst bývalých skládek odpadů. Silně negativní až slabě pozitivní vliv na půdu se předpokládá zábořem ploch (ZPF I. +II., cca 50%) pro bydlení. Vliv na ovzduší bude slabě negativní až neutrální. Bude zapříčiněn vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Zlepšení imisní situace bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biokoridor oddělující plochy I-1 a R-3 v severní části RL nebude výstavbou dotčen. Na hranici RL se nachází prameniště, vliv na vodu bude také neutrální. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Předpokládá se pro většinu aktivit vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.56 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-02-II.: Obřany								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					B-02-II.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Obřany – Maloměřice, Brno - Sever			
Katastrální území					Obřany, Lesná			
Celková plocha pro bydlení (ha)					50			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+1	0	-1	0	0	-1	0	0	0
Komentář a doporučení:								
Hodnocené území zahrnuje rozvojové lokality Ob-1, Ob – 4 a Ob – 5. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (1,6 km) a propojení na Lesnou, rekonstrukce kanalizace. V hodnocení lokality nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – dobudování kanalizačního systému kmenové stoky E1 a retenční nádrže Hamry, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Rozvoj je závislý na náročných strategických investicích města. Slabě pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na kvalitní přírodní zázemí zejména Moravský kras. Slabou stránkou je absence kapacitní VHD, neboť území obsluhuje jen autobusová linka, občanské a komerční vybavenosti. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 20%) ploch na bydlení. Slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s výstavbou a rozvojem ploch bydlení. Biocentra a biokoridory vymezeného ÚSES nejsou rozvojovou lokalitou dotčeny. Vlivy na ostatní složky (příroda, krajina, horninové prostředí, stavby, kulturní dědictví) budou neutrální. Předpokládá se pro většinu aktivit vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.57 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-03-II.: Bosonohy								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					B-03-II.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Bosonohy, Nový Lískovec			
Katastrální území					Bosonohy, Nový Lískovec			
Celková plocha pro bydlení (ha)					68			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/+1	0	-1	-1/0	-1	-1	0	0	0
Komentář a doporučení:								
Hodnocené území zahrnuje zejména rozvojové lokality By - 5 a By - 4. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém Nový Lískovec a Bosonohy, místní komunikační systém (2,35 km) a prodloužení tramvajové trati z Bohunic. Lokalita není závislá na žádné strategické investici. Slabě negativní až pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti plánovaných obytných domů na kvalitní přírodní zázemí vč. návaznosti PR Kamenný vrch, pracovní příležitosti, naopak negativní je hluk a emise do ovzduší z dálnice. Z důvodu zhoršených geologických poměrů a pravděpodobným zásahům do horninového prostředí při výstavbě bude mít slabě negativní až neutrální vliv. Slabý negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 30%) ploch pro bydlení a na ovzduší vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s výstavbou a rozvojem ploch bydlení. Vliv na vodu byl hodnocen mírně negativně, kde je indikován průmět vodního toku se změnou plochy vodní a vodohospodářské. Okolní biocentra a biokoridory ÚSES nejsou vymezenou rozvojovou plochou dotčeny s výjimkou okrajového průmětu s biocentrem v jižní části RL. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.58 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-04-II.: Červený kopec								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					B-04-II.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Bohunice, Brno - Střed			
Katastrální území					Bohunice, Pisárky, Štýřice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					22			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+1/0	-1/0	-2/-1	0/+1	0	-1	0	0	-2/-1
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní propojení včetně trolejbusové trati, hájení koridoru 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 včetně retenčních nádrží, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Slabě pozitivní vliv až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na přírodní prostředí, dobrého dopravního napojení vč. MHD (trolejbusová trať) a budoucímu vedení VMO, problematická je přítomnost skládky. Slabě pozitivním až neutrálním vlivem na horninové prostředí je využití ploch v místě bývalé skládky. Je zde problematická konfigurace terénu a předpoklad náročnějšího zakládání staveb a také menší intenzity využití (zastavění) území. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen silně až slabě negativně. Důvodem je průmět biokoridoru a částečného dotčení okolní biocentra resp. NPP Červený kopec (na jihu), i když provedení plánované stavby VMO bude tunelové. Silně až slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 50%) plochami k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní vliv na ovzduší vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji spojenými s plánovanou tunelovou výstavbou VMO a rozvojem ploch bydlení. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.59 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-05-II.: Horní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					B-05-II.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Brno – Jih			
Katastrální území					Horní Heršpice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					8			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/+1	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – výstavba tramvajové radiály z Komárova, napojení na CZT, náročnější odkanalizování území a protipovodňová opatření. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – VMO Heršpická a Bratislavská radiála, rekonstrukce kmenové stoky A, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Mírně negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k sousedství ploch výroby a skladování, procházejícími silničními a železničními trasami ze severní a západní strany. Naopak mírně pozitivním vlivem na obyvatelstvo je návaznost na rekreační zónu Jižní jezera (2 km) včetně ploch pracovních příležitostí západním směrem. Vliv na ÚSES a krajinu je hodnocen neutrálně, neboť biocentrum podél řeky východně od RL nebude výstavbou dotčeno. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá záborem (ZPF I.+II., cca 100%) plochami k bydlení a k výstavbě technické infrastruktury. Z důvodu průmětu hodnocené rozvojové lokality se zátopovým územím je hodnocen vliv na vodu mírně negativně. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší je očekáván vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Stabilizace imisní situace bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.60 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-06-II.: Přízřenice - Dolní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					B-06-II.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Brno - Jih			
Katastrální území					Přízřenice, Dolní Heršpice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					60			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/+1	0	-2	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – výstavba tramvajové radiály z Komárova, stavby na kanalizační síti. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová opatření, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Mírně negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k sousedství ploch výroby a skladování, procházejícími silničními a železničními trasami ze severní a západní strany. Přičemž pozitivní pro obyvatele je blízkost říčního koridoru z východu, návaznost na rekreační zónu Jižní jezera (2 km), dostupnost páteřní radiály VHD, terminál Modřice. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biocentrum okolo řeky východně od RL nebude výstavbou dotčeno. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 100%) plochami k bydlení a k výstavbě technické infrastruktury. Z důvodu průmětu hodnocené rozvojové lokality se zátopovým územím je hodnocen vliv na vodu mírně negativně. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem na plochách vymezených k bydlení. Zlepšení imisní situace bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.61 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-07-II.: Chrlice – Holásky - Tuřany								
Varianta Konceptu ÚPmB				II.				
Identifikační číslo lokality				B-07-II.				
Převažující způsob využití				bydlení				
Městská část				Chrlice, Tuřany				
Katastrální území				Chrlice, Tuřany, Holásky				
Celková plocha pro bydlení (ha)				33				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	-1/0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační síť bez návaznosti na vyšší systémy (2,5 km). Využití lokality se přímo neváže na žádnou strategickou investici.								
Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem částečnému zasažení hlukem a emisemi z tuřanského letiště, i když z jihovýchodní strany je lokalita odcloněna lesem od rozsáhlých ploch výroby a skladování na jihovýchodě. Z hlediska pozitivních dopadů na obyvatelstvo se jedná o blízkost rekreační oblasti Jižní jezera (1 km), obsluhu VHD autobusovou linkou, železničními zastávkami v rámci SJ diametru včetně ploch pro pracovních příležitostí západním směrem. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen mírně negativně až neutrálně. Důvodem je prochází biokoridor mezi nespojitou RL a okrajový průmět biocentra s plochou bydlení rozvojové lokality Tu – 4. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá záborem (není zde ZPF I. +II.) ploch k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Pozitivní změna imisní situace bude vyvolána také včasnou výstavbou místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.62 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-01-II.: Přížrenice - Dolní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					V-01-II.			
Převažující způsob využití					výroba			
Městská část					Brno – Jih			
Katastrální území					Dolní Heršpice, Přížrenice, Horní Heršpice			
Celková plocha pro výrobu (ha)					84			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/-1	-1/0	-2	+1	-1/0	-1	0	0	-1/0
<u>Komentář a doporučení:</u>								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení místní i celoměstské. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – MUK Moravanské lány, severní obchvat Modřic, rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová ochrana. Silně až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem negativnímu ovlivnění ploch pro bydlení východním směrem, blízkosti napojení na D1, rychlostní komunikaci a doplněním severního obchvatu Modřic na D2. Pozitivním vlivem na obyvatelstvo je blízkost dvou páteřních radiál VHD a blízkosti terminálu IDS Modřice. Slabě pozitivní vliv na horninové prostředí může mít využití plochy bývalé skládky odpadů na rozvojové lokalitě pro výstavbu výrobních objektů. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen mírně negativně až neutrálně, severní částí RL prochází biokoridor, avšak ovlivnění je nepatrně menší II. variantou. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 90 %) plochami výroby a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových) spojenou rozvojem ploch výroby. Vývoj imisní situace bude záviset na výstavbě místní komunikační sítě. Z důvodu malého průmětu RL v severní a východní části se záplavovým územím resp. hranicí území ohroženého rozlivem zvláštní povodně (přehrad) je vliv na vodu klasifikován mírně negativně až neutrálně. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.63 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-02-II.: Tuřany – D1								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					V-02-II.			
Převažující způsob využití					výroba			
Městská část					Tuřany, Slatina			
Katastrální území					Tuřany, Slatina, Brněnské Ivanovice			
Celková plocha pro výrobu (ha)					181			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/-1	0	-2	+2	0	-2/-1	0	0	0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační propojení. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – zkapacitnění D1, MUK na D1, severního obchvatu Brněnských Ivanovic (4 km) a obchvatu Tuřan sil. II/380, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k existenci ploch bydlení západním a severním směrem a blízkosti napojení na D1. Naopak pozitivní pro obyvatelstvo bude doplnění obchvatů, obsluha dvou páteřních radiál VHD (trolejbusová, autobusová) a blízkost terminálu IDS Letiště. Silně pozitivní vliv může mít využití velkých ploch bývalých skládek odpadů pro výstavbu výrobní objekty. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, nebude významně dotčen výstavbou. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá záborem půdy (ZPF I.+II., cca 50%) plochami výroby a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokální spalovacími zdroji (předpoklad kotlů na zemní plyn) spojenou rozvojem ploch výroby. Vývoj imisního zatížení bude záviset také na výstavbě místní komunikační sítě a případně využití vlečkového systému ČD. Vlivy na ostatní složky budou neutrální, včetně existence VVTL plynovodu. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.64 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-03-II.: Průmyslová zóna Tuřany								
Varianta Konceptu ÚPmB				II.				
Identifikační číslo lokality				V-03-II.				
Převažující způsob využití				výroba				
Městská část				Chrlice, Tuřany				
Katastrální území				Chrlice, Tuřany				
Celková plocha pro výrobu (ha)				175				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/0	-1/0	-1	+1	0	-2/-1	0	0	-1/0
<u>Komentář a doporučení:</u>								
Rozvoj průmyslových zón v tomto segmentu je monofunkční a z hlediska rozsahu je velkoplošný (Ch-1, Tu-1, Tu-2, část Tu-7). V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační síť. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – především realizace alespoň ½ profilu JVT od D2 po II/380 včetně části obou MÚK, úprava stávající sil. II/152, zkapacitnění D1, MÚK na D1, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem negativnímu ovlivnění ploch pro bydlení v blízkosti RL západním a východním směrem, blízkosti napojení na D1 resp. budoucího napojení D2. Naopak pozitivní je pro obyvatelstvo doplnění obchvatů, blízkost ploch pro pracovní příležitosti včetně páteřní radiály VHD – severojižní kolejový diametr a existence terminálu IDS Chrlice. Vliv na ÚSES a krajinu, přírodu byl hodnocen silně negativně až neutrálně, na hranici RL se nachází biokoridor a biocentrum. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá záborem ploch (ZPF I.+II., cca 5%) pro výrobu a výstavbu technické infrastruktury. Silně až slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových kotlů) spojenou rozvojem ploch výroby. Imisní zatížení lokality bude také záviset na výstavbě místní komunikační sítě a organizaci dopravy. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.65 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - S-01-II.: Bosonohy - Pražská								
Varianta Konceptu ÚPmB				II.				
Identifikační číslo lokality				S-01-II.				
Převažující způsob využití				smíšená				
Městská část				Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec				
Katastrální území				Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec				
Celková plocha (ha)				34				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-2	0	0	-1/0	0	0	0

Komentář a doporučení:

V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační síť v délce (2,6 km), náročnější odkanalizování území a zhoršené geologické poměry. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – obchvat Bosonoh silnice II/602 v délce asi 1850 m, který je vyznačen mimo hodnocené území. Využití lokality se neváže na žádné strategické investice.

Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem negativnímu ovlivnění ploch pro bydlení v blízkosti RL, blízkosti napojení na D1. Naopak pozitivním vlivem pro obyvatelstvo je blízkost ploch pro pracovní příležitosti, odstínění hluku z dálnice D1, VHD je zastoupena tramvajovou, autobusovou a částečně i trolejbusovou dopravou. Vliv na ÚSES a krajinu, přírodu byl hodnocen neutrálně. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 70%) ploch pro lehkou výrobu a výstavbu technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových kotlů nebo CZT) spojenou rozvojem ploch výroby, komerční vybavenosti a částečně smíšené obytné zástavby. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.

Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.

Tabulka A.66 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - S-02-II.: Líšeň - Zetor								
Varianta Konceptu ÚPmB					II.			
Identifikační číslo lokality					S-02-II.			
Převažující způsob využití					smíšená			
Městská část					Líšeň, Slatina			
Katastrální území					Líšeň, Slatina			
Celková plocha (ha)					42			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+1/0	-1/0	-1	+1	0	-1/0	0	0	-1/0
Komentář a doporučení:								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3 km). Lokalita není závislá na žádné strategické investici.								
Slabě pozitivní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na přírodní zázemí a rekreační oblast Řičky, na plochy bydlení za ulicí Holzova, dobrému dopravnímu napojení vč. kapacitní VHD (tramvajová trať). Naopak problematická je přítomnost staré zátěže pro výstavbu obytných domů. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí je využití plochy bývalého průmyslového areálu Zetor. Vliv na ÚSES, přírodu a krajinu byl hodnocen mírně negativně až neutrálně. Ačkoliv biocentrum a Národní přírodní památka Stránská skála přiléhající na jižním okraji RL nebudou výstavbou přímo dotčeny. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (menší podíl ZPF I.+II. cca 30%) ploch k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových kotlů nebo CZT) spojenou rozvojem ploch výroby a komerční vybavenosti. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

VARIANTA III.

Tabulka A.67 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-01-III.: Medláňky – Řečkovice - Ivanovice								
Varianta Konceptu ÚPmB				III.				
Identifikační číslo lokality				B-01-III.				
Převažující způsob využití				bydlení				
Městská část				Ivanovice, Řečkovice– Mokrý Hora, Medláňky				
Katastrální území				Ivanovice, Řečkovice, Medláňky				
Celková plocha pro bydlení (ha)				17				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+2	0	-2/+1	+1	0	-1/0	+1	0	0
Komentář a doporučení:								
Lokalita ve variantě III byla v porovnání s variantou II zmenšena o polovinu. Proto byly vlivy posouzeny obdobně. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3,35 km), tramvajová trať se smyčkou (1,83 km), stavby na kanalizační síti. Nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – kmenové stoky C a dobudování kanalizačního systému kmenových stok C1 a E, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo je předpokládán z důvodu návaznosti ploch bydlení na kvalitní přírodní zázemí vč. Přírodního parku Baba. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí a hmotné statky je zakomponování přestavbového území vojenského areálu a míst bývalých skládek odpadů. Silně negativní až slabě pozitivní vliv na půdu se předpokládá zábořem ploch (ZPF I. +II., cca 50%) pro bydlení. Vliv na ovzduší bude slabě negativní až neutrální. Bude zapříčiněn vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Zlepšení imisní situace bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě a využití současné kapacitní MHD. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biokoridor oddělující plochy I-1 a R-3 v severní části RL nebude výstavbou dotčen. Na hranici RL se nachází prameniště, vliv na vodu bude také neutrální. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Předpokládá se pro většinu aktivit vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.68 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-02-III.: Bosonohy								
Varianta Konceptu ÚPmB					III.			
Identifikační číslo lokality					B-02-III.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Bosonohy, Nový Lískovec			
Katastrální území					Bosonohy, Nový Lískovec			
Celková plocha pro bydlení (ha)					31			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/+1	0	-1	-1/0	-1	-1	0	0	0
<u>Komentář a doporučení:</u>								
Lokalita ve variantě III byla zmenšena o 50%, jinak neobsahuje výrazné změny. Vyhodnocení se liší jen v rozsahu vlivu na půdu (-1) oproti Variantě II.								
Hodnocené území zahrnuje zejména rozvojové lokality By - 5 a By - 4. V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém Nový Lískovec a Bosonohy, místní komunikační systém (2,35 km) a prodloužení tramvajové trati z Bohunic (1,9 km). Lokalita není závislá na žádné strategické investici.								
Slabě negativní až pozitivní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti plánovaných obytných domů na kvalitní přírodní zázemí vč. návaznosti PR Kamenný vrch, pracovní příležitosti, naopak negativní je hluk a emise do ovzduší z dálnice. Z důvodu zhoršených geologických poměrů a pravděpodobným zásahům do horninového prostředí při výstavbě bude mít slabě negativní až neutrální vliv. Slabý negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 40%) ploch pro bydlení a na ovzduší vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s výstavbou a rozvojem ploch bydlení. Vliv na vodu byl hodnocen mírně negativně, kde je indikován průmět vodního toku se změnou plochy vodní a vodohospodářské. Okolní biocentra a biokoridory ÚSES nejsou vymezenou rozvojovou plochou dotčeny s výjimkou okrajového průmětu s biocentrem v jižní části RL. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.69 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-03-III.: Červený kopec								
Varianta Konceptu ÚPmB				III.				
Identifikační číslo lokality				B-03-III.				
Převažující způsob využití				bydlení				
Městská část				Bohunice, Brno - Střed				
Katastrální území				Bohunice, Pisárky, Štýřice				
Celková plocha pro bydlení (ha)				24				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+1/0	-1/0	-2/-1	0/+1	0	-1	0	0	-2/-1
Komentář a doporučení:								
Celková rozloha lokality na rozdíl od Varianty II byla mírně navýšena o 2 ha. Posouzení Varianty III se výrazně neliší od Varianty II.								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní propojení včetně trolejbusové trati, hájení koridoru 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 včetně retenčních nádrží, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území.								
Slabě pozitivní vliv až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na přírodní prostředí, dobrého dopravního napojení vč. MHD (trolejbusová trať) a budoucímu vedení VMO, problematická je přítomnost skládky. Slabě pozitivním až neutrálním vlivem na horninové prostředí je využití ploch v místě bývalé skládky. Je zde problematická konfigurace terénu a předpoklad náročnějšího zakládání staveb a také menší intenzity využití (zastavění) území. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen silně až slabě negativně. Důvodem je průmět biokoridoru a částečného dotčení okolní biocentra resp. NPP Červený kopec (na jihu), i když provedení plánované stavby VMO bude tunelové. Silně až slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 50%) plochami k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní vliv na ovzduší vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji spojenými s plánovanou tunelovou výstavbou VMO a rozvojem ploch bydlení. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.70 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-04-III.: Horní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					III.			
Identifikační číslo lokality					B-04-III.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Brno – Jih			
Katastrální území					Horní Heršpice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					10			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/+1	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
Lokalita byla v rámci Varianty III mírně rozšířena cca o 2 ha. Na posouzení vlivů na životní prostředí to nebude mít velký vliv.								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – výstavba tramvajové radiály z Komárova, napojení na CZT, náročnější odkanalizování území a protipovodňová opatření. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – VMO Heršpická a Bratislavská radiála, rekonstrukce kmenové stoky A, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území.								
Mírně negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k sousedství ploch výroby a skladování, procházejícími silničními a železničními trasami ze severní a západní strany. Naopak mírně pozitivním vlivem na obyvatelstvo je návaznost na rekreační zónu Jižní jezera (2 km) včetně ploch pracovních příležitostí západním směrem. Vliv na ÚSES a krajinu je hodnocen neutrálně, neboť biocentrum podél řeky východně od RL nebude výstavbou dotčeno. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá záborem (ZPF I.+II., cca 100%) plochami k bydlení a k výstavbě technické infrastruktury. Z důvodu průmětu hodnocené rozvojové lokality se zátopovým územím je hodnocen vliv na vodu mírně negativně. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší je očekáván vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Stabilizace imisní situace bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.71 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-05-III.: Přízřenice - Dolní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					III.			
Identifikační číslo lokality					B-05-III.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Brno - Jih			
Katastrální území					Přízřenice, Dolní Heršpice			
Celková plocha pro bydlení (ha)					58			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/+1	0	-2	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
Tato lokalita byla redukována o 2 ha v porovnání s variantou II. Závěr posouzení vlivů na ŽP se nijak nemění.								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – výstavba tramvajové radiály z Komárova, stavby na kanalizační síti. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová opatření, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Mírně negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k sousedství ploch výroby a skladování, procházejícími silničními a železničními trasami ze severní a západní strany. Přičemž pozitivní pro obyvatele je blízkost říčního koridoru z východu, návaznost na rekreační zónu Jižní jezera (2 km), dostupnost páteřní radiály VHD, terminál Modřice. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biocentrum okolo řeky východně od RL nebude výstavbou dotčeno. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá záborem (ZPF I.+II., cca 100%) plochami k bydlení a k výstavbě technické infrastruktury. Z důvodu průmětu hodnocené rozvojové lokality se zátopovým územím je hodnocen vliv na vodu mírně negativně. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem na plochách vymezených k bydlení. Zlepšení imisní situace bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.72 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - B-06-III.: Chrlice – Holásky - Tuřany								
Varianta Konceptu ÚPmB					III.			
Identifikační číslo lokality					B-06-III.			
Převažující způsob využití					bydlení			
Městská část					Chrlice, Tuřany			
Katastrální území					Chrlice, Tuřany, Holásky			
Celková plocha pro bydlení (ha)					35			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	-1/0
<u>Komentář a doporučení:</u>								
Ve variantě III byla lokalita nepatrně rozšířena (o 2 ha), což na toto posouzení nemá zásadní vliv ve srovnání s variantou II.								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační síť bez návaznosti na vyšší systémy (2,5 km). Využití lokality se přímo neváže na žádnou strategickou investici.								
Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem částečnému zasažení hlukem a emisemi z tuřanského letiště. I když z jihovýchodní strany je lokalita odcloněna lesem od rozsáhlých ploch výroby a skladování na jihovýchodě. Z hlediska pozitivních dopadů na obyvatelstvo se jedná o blízkost rekreační oblasti Jižní jezera (1 km), obsluhu VHD autobusovou linkou, železničními zastávkami v rámci SJ diametru včetně ploch pro pracovních příležitostí západním směrem. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen mírně negativně až neutrálně. Důvodem je biokoridor mezi nespojitou rozvojovou lokalitou a okrajový průmět biocentra s plochou bydlení rozvojové lokality Tu – 4. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá záborem (není zde ZPF I. +II.) ploch k bydlení a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Pozitivní změna imisní situace bude vyvolána také včasnou výstavbou místní komunikační sítě. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost.								

Tabulka A.73 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-01-III.: Přížrenice - Dolní Heršpice								
Varianta Konceptu ÚPmB					III.			
Identifikační číslo lokality					V-01-III.			
Převažující způsob využití					výroba			
Městská část					Brno – Jih			
Katastrální území					Dolní Heršpice, Přížrenice, Horní Heršpice			
Celková plocha pro výrobu (ha)					84			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/-1	-1/0	-2	+1	-1/0	-1	0	0	-1/0
Komentář a doporučení:								
Rozsah lokality určené k výrobním aktivitám je stejný jako pro Variantu II, tudíž výsledky posouzení pro Variantu III jsou totožné.								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – komunikační propojení místní i celoměstské. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – MUK Moravanské lány, severní obchvat Modřic, rekonstrukce kmenové stoky A a protipovodňová ochrana.								
Silně až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem negativnímu ovlivnění ploch pro bydlení východním směrem, blízkosti napojení na D1, rychlostní komunikaci a doplněním severního obchvatu Modřic na D2. Pozitivním vlivem na obyvatelstvo je blízkost dvou páteřních radiál VHD a blízkosti terminálu IDS Modřice. Slabě pozitivní vliv na horninové prostředí může mít využití plochy bývalé skládky odpadů na rozvojové lokalitě pro výstavbu výrobních objektů. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen mírně negativně až neutrálně, severní částí RL prochází biokoridor, avšak ovlivnění je nepatrně menší II. variantou. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá záborem (ZPF I.+II., cca 90 %) plochami výroby a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových) spojenou rozvojem ploch výroby. Vývoj imisní situace bude záviset na výstavbě místní komunikační sítě. Z důvodu malého průmětu RL v severní a východní části se záplavovým územím resp. hranicí území ohroženého rozlivem zvláštní povodně (přehrad) je vliv na vodu klasifikován mírně negativně až neutrálně. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.74 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-02-III.: Tuřany – D1								
Varianta Konceptu ÚPmB					III.			
Identifikační číslo lokality					V-02-III.			
Převažující způsob využití					výroba			
Městská část					Tuřany, Slatina			
Katastrální území					Tuřany, Slatina, Brněnské Ivanovice			
Celková plocha pro výrobu (ha)					167			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/-1	0	-2	+2	0	-2/-1	0	0	0

Komentář a doporučení:

Celková plocha pro výroby klesla ve variantě III na 167 ha, posouzení se zásadně neliší od Varianty II.

V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační propojení. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – zkapacitnění D1, MUK na D1 Průmyslová - Hanácká, severního obchvatu Brněnských Ivanovic (4 km) a obchvatu Tuřan sil. II/380, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území.

Silně až slabě negativní vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k existenci ploch bydlení západním a severním směrem a blízkosti napojení na D1. Naopak pozitivní pro obyvatelstvo bude doplnění obchvatů, obsluha dvou páteřních radiál VHD (trolejbusová, autobusová) a blízkost terminálu IDS Letiště. Silně pozitivní vliv (na horninové prostředí) může mít využití velkých ploch bývalých skládek odpadů pro výstavbu výrobní objekty. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, nebude významně dotčen výstavbou. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem půdy (ZPF I.+II., cca 50%) plochami výroby a výstavbou dopravní a technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokální spalovacími zdroji (předpoklad kotlů na zemní plyn) spojenou rozvojem ploch výroby. Vývoj imisního zatížení bude záviset také na výstavbě místní komunikační sítě a případně využití vlečkového systému ČD. Vlivy na ostatní složky budou neutrální, včetně existence VVTL plynovodu, který omezuje rozvoj lokality.

Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.

Tabulka A.75 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - V-03-III.: Průmyslová zóna Tuřany								
Varianta Konceptu ÚPmB				III.				
Identifikační číslo lokality				V-03-III.				
Převažující způsob využití				výroba				
Městská část				Chrlice, Tuřany				
Katastrální území				Chrlice, Tuřany				
Celková plocha pro výrobu (ha)				118				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-2/0	-1/0	-1	+1	0	-2/-1	0	0	-1/0
<u>Komentář a doporučení:</u>								
V případě této lokality došlo k výraznějšímu zmenšení rozlohy o 55 ha v porovnání s Variantou II. Hodnocení se výrazně nemění, vliv na půdu bude mít pouze menší rozsah. Rozvoj průmyslových zón v tomto segmentu je monofunkční a z hlediska rozsahu je velkoplošný (Ch-1, Tu-1, Tu-2, část Tu-7). V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační síť. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – především realizace alespoň ½ profilu JVT od D2 po II/380 včetně části obou MÚK, úprava stávající sil. II/152, zkapacitnění D1, MÚK na D1, které jsou vyznačeny mimo hodnocené území. Silně negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem negativnímu ovlivnění ploch pro bydlení v blízkosti RL západním a východním směrem, blízkosti napojení na D1 resp. budoucího napojení D2. Naopak pozitivní je pro obyvatelstvo doplnění obchvatů, blízkost ploch pro pracovní příležitosti včetně páteřní radiály VHD – severojižní kolejový diametr a existence terminálu IDS Chrlice. Vliv na ÚSES a krajinu, přírodu byl hodnocen silně negativně až neutrálně, na hranici RL se nachází biokoridor a biocentrum. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá rozsáhlým záborem ploch (ZPF I.+II., cca 5%) pro výrobu a výstavbu technické infrastruktury. Silně až slabě negativní vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových kotlů) spojenou rozvojem ploch výroby. Imisní zatížení lokality bude také záviset na výstavbě místní komunikační sítě a organizaci dopravy. Vlivy na ostatní složky budou neutrální. Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.76 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - S-01-III.: Bosonohy - Pražská								
Varianta Konceptu ÚPmB					III.			
Identifikační číslo lokality					S-01-III.			
Převažující způsob využití					smíšená			
Městská část					Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec			
Katastrální území					Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovec			
Celková plocha (ha)					34			
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
-1/0	0	-2	0	0	-1/0	0	0	0
Komentář a doporučení:								
Celková plocha se v porovnání s variantou II nemění stejně jako vyhodnocení vlivů na ŽP.								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní komunikační síť v délce (2,6 km), náročnější odkanalizování území a zhoršené geologické poměry. V hodnocení nejsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – obchvat Bosonoh silnice II/602 v délce asi 1850 m, který je vyznačen mimo hodnocené území. Využití lokality se neváže na žádné strategické investice.								
Slabě negativní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem negativnímu ovlivnění ploch pro bydlení v blízkosti RL, blízkosti napojení na D1. Naopak pozitivním vlivem pro obyvatelstvo je blízkost ploch pro pracovní příležitosti, odstínění hluku z dálnice D1, VHD je zastoupena tramvajovou, autobusovou a částečně i trolejbusovou dopravou. Vliv na ÚSES a krajinu, přírodu byl hodnocen neutrálně. Silně negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem (ZPF I.+II., cca 70%) ploch pro lehkou výrobu a výstavbu technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových kotlů nebo CZT) spojenou rozvojem ploch výroby, komerční vybavenosti a částečně smíšené obytné zástavby. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

Tabulka A.77 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví								
Základní údaje - S-02-III.: Líšeň - Zetor								
Varianta Konceptu ÚPmB				III.				
Identifikační číslo lokality				S-02-II.				
Převažující způsob využití				smíšená				
Městská část				Líšeň, Slatina				
Katastrální území				Líšeň, Slatina				
Celková plocha (ha)				53				
Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí								
obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	kulturní dědictví	krajina, ÚSES
+1/0	-1/0	-1	+1	0	-1/0	0	0	-1/0
<u>Komentář a doporučení:</u>								
Celková rozloha byla navýšena ze 42 na 53 ha. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí se v porovnání s variantou II příliš nemění, pouze velikost vlivu na půdu.								
V hodnocení jsou zahrnuty potenciální vlivy podmiňujících investic – místní dopravní systém (3 km). Lokalita není závislá na žádné strategické investici. Lokalita se bude vyznačovat převahou občanského vybavení.								
Slabě pozitivní až neutrální vliv na obyvatelstvo se předpokládá vzhledem k návaznosti na přírodní zázemí a rekreační oblast Říčky, na plochy bydlení za ulicí Holzova, dobrému dopravnímu napojení vč. kapacitní VHD (tramvajová trať). Naopak problematická je přítomnost staré zátěže pro výstavbu obytných domů. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí je využití plochy bývalého průmyslového areálu Zetor. Vliv na ÚSES, přírodu a krajinu byl hodnocen mírně negativně až neutrálně. Ačkoliv biocentrum a Národní přírodní památka Stránská skála přiléhající na jižním okraji RL nebudou výstavbou přímo dotčeny. Slabě negativní vliv na půdu se předpokládá zábořem ploch k bydlení (menší podíl ZPF I.+II. cca 30%) a výstavbě technické infrastruktury. Slabě negativní až neutrální vliv na ovzduší se předpokládá vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji (předpoklad plynových kotlů nebo CZT) spojenou rozvojem ploch výroby a občanské vybavenosti. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.								
Pro většinu aktivit se předpokládá vliv dlouhodobý resp. trvalý vliv (desítky let) a u stavebních záměrů lze očekávat jejich nevratnost. Rozdílné vlivy budou při výstavbě a provozu. Mírná kumulace negativních vlivů může nastat v případě společného působení rozvojových ploch výroby a dopravních staveb.								

11.6.5 Souhrnný komentář k záměrům rozvojových lokalit, návrhy změn, případně doporučení

Hodnocení bylo provedeno z ohledem na dostupné informace a mapové podklady konceptu ÚPmB. Výsledky výše uvedených hodnocení rozvojových lokalit jsou uvedeny v souhrnných tabulkách pro variantu I (tabulka A.78), variantu II. (tabulka A.79) a variantu III (tabulka A.80) a jsou doplněny komentáři.

Tabulka A.78 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta I										
Lokalita	obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	horninové prostředí	voda	ovzduší, klima	hmotné statky	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	
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	0	-2	0	-1	-1/0	0	0	0	
B-09-I.	-1/0	0	-2	0	-1	-1/0	0	0	0	
B-10-I.	-1/0	0	-1/0	+1/0	0	-1/0	0	0	0	
V-01-I.	-2/-1	0	-2	0	0	-1	0	0	-1/0	
V-02-I.	-2/-1	0	-2	+1	0	-2/-1	0	0	0	
V-03-I.	-2/0	-1/0	-1	+1	0	-2/-1	0	0	-2/0	
S-01-I.	-1/0	0	-1	0	0	-1/0	0	0	0	
S-02-I.	-1/0	0	-1	+1	0	-1/0	0	0	0	

Rozvojové lokality ve Variantě I

Posuzované rozvojové lokality (15) ve Variantě I v konceptu ÚPmB vykazují silně negativní až silně pozitivní vlivy na složky ŽP. Část záměrů vykazuje negativní vlivy na určité složky ŽP (jedná o převážně o vliv na obyvatelstvo, ovzduší, průmět v krajině a/nebo se zábořem půdy (zejména v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF).

Silně negativní vliv na půdu (8x) bude v případě záměrů RL (B-01, B-02, B-06, B-07, B-08, B-09, V-01, V-02). Důvodem je zábor ZPF (I.a II. třídy ochrany) případně LPF koridory pro výstavbu dopravní infrastruktury, rozvojovými plochami pro bydlení, smíšenou zástavbu nebo výrobu. Hodnocení bylo silně negativní v případě záboru na nejméně 50% rozlohy RL a to zejména v řádu desítek hektarů. Vzhledem k vysokému výskytu kvalitních zemědělských půd (ZPF I.a II. třídy ochrany) zejména v jižní a západní části města Brna je proto velmi obtížné nalézt jiné plochy podobného rozsahu. Jedná se o přirozený jev daný pedologickými a geomorfologickými podmínkami, které je potřeba respektovat.

Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě záměrů RL (B-06, V-03) s ohledem na rozsah a průmět návrhových ploch a koridorů do volné krajiny. Dopravní stavby a případně stavby kanalizačních stok nebo protipovodňová opatření mohou mít mírně negativní vliv v důsledku zásahu do biotopů a skladebných prvků ÚSES (např. biokoridorů) případně mohou mít vliv na krajinný ráz. .

Vlivy na obyvatelstvo budou silně pozitivní až mírně negativní v případě rozvojových lokalit určených k bydlení, v případě RL určených k výrobě budou silně až slabě negativní a v případě RL smíšených budou mírně negativní až neutrální. Záměry RL (V-01, V-02 a V-03) byly hodnoceny silně negativně

z hlediska vlivů na obyvatelstvo (3x), zde se jedná o blízkost významných dopravních komunikací nebo průmyslových a logistických areálů, které způsobují zhoršené imisní podmínky (suspendované částice PM10) a emise hluku. Silně pozitivně hodnoceny RL (B-01 až B-04, B-07) zejména z důvodu kvalitního přírodního zázemí a absenci negativních vlivů dopravy a výroby.

Silně negativní vlivy na ovzduší (2x) byly klasifikovány v případě RL výroby (V-02 a V-03) v oblasti Tuřan. Důvodem je zhoršená kvalita ovzduší (OZKO), vyvolaná doprava a provoz lokálních spalovacích zdrojů (předpoklad plynových) spojený s rozvojem ploch výroby. Tyto aktivity vedou ke zvýšení imisní zátěže v jejich okolí oxidy dusíku, suspendovanými částicemi a uhlovodíky. Snížení imisního zatížení v exponovaných lokalitách může být dosaženo včasnou výstavbou místní komunikační sítě.

Tabulka A.79 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta II									
Lokalita	obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	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
B-04-II.	+1/0	-1/0	-2/-1	0/+1	0	-1	0	0	-2/-1
B-05-II.	-1/+1	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
B-06-II.	-1/+1	0	-2	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
B-07-II.	-1/0	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	-1/0
V-01-II.	-2/-1	-1/0	-2	+1	-1/0	-1	0	0	-1/0
V-02-II.	-2/-1	0	-2	+2	0	-2/-1	0	0	0
V-03-II.	-2/0	-1/0	-1	+1	0	-2/-1	0	0	-1/0
S-01-II.	-1/0	0	-2	0	0	-1/0	0	0	0
S-02-II.	+1/0	-1/0	-1	+1	0	-1/0	0	0	-1/0

Rozvojové lokality ve Variantě II

Posuzované rozvojové lokality (12) ve Variantě II. konceptu ÚPmB vykazují silně negativní až silně pozitivní vlivy na složky ŽP. Část záměrů rozvojových lokalit (RL) vykazuje negativní vlivy pro určité složky ŽP (jedná o převážně o vliv na obyvatelstvo, ovzduší, průmět v krajině a/nebo se zábořem půdy (zejména v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF).

Silně negativní vliv na půdu (6x) bude v případě (B-01, B-04, B-06, V-01, V-02, S-01). V případě záboru půdy, kdy se jedná převážně o výstavbu silnic, ploch k podnikání a bydlení (případný zábor v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF). Zábory půdy (ZPF I.a II. třídy ochrany) jsou menšího rozsahu než ve Variantě I, pro Variantu II však platí obdobný komentář viz výše.

Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě (B-04) s ohledem na rozsah a průmět ploch do volné krajiny. RL a dopravní stavby mohou zasahovat do biotopů a to v závislosti na míře jejich přírodního či antropogenního charakteru. Naopak posílení funkce ÚSES bude spojeno s neutrálními vlivy na obyvatelstvo.

Záměry RL (V-01, V-02 a V-03) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo (3x). Opět se jedná o rozvoj průmyslových ploch v oblasti Tuřan, kde se předpokládá zatížení obyvatel hlukem a emisemi vyvolanou dopravou. Vlivy mohou být kompenzovány např. zkapacitněním přetížených místních komunikací a obchvatů.

Silně negativní vliv na ovzduší (2x) bude pro RL (V-02 a V-03) v oblasti Chrlic a Tuřan. Zdrojem zvýšených imisí oxidů dusíku, suspendovaných částic bude podobně vyvolaná doprava a provoz lokálních zdrojů znečišťování ovzduší. Silniční stavby, rozvoj ploch k bydlení, podnikání a následný provoz v důsledku vedou ke zvýšení imisní zátěže, ale v případě přeložek, obchvatů a dobře dostupné veřejné hromadné dopravy vedou ke snížení imisí a hlukové zátěže v dané lokalitě.

Tabulka A.80 - Hodnocení vlivů rozvojových lokalit na životní prostředí a veřejné zdraví – varianta III									
Lokalita	obyvatelstvo	fauna, flóra, biodiverzita	půda	hominové prostředí	voda	ovzduší, klima	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	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
B-05-III.	-1/+1	0	-2	-1/0	-1	-1/0	0	0	0
B-06-III.	-1/0	0	-1	-1/0	-1	-1/0	0	0	-1/0
V-01-III.	-2/-1	-1/0	-2	+1	-1/0	-1	0	0	-1/0
V-02-III.	-2/-1	0	-2	+2	0	-2/-1	0	0	0
V-03-III.	-2/0	-1/0	-1	+1	0	-2/-1	0	0	-1/0
S-01-III.	-1/0	0	-2	0	0	-1/0	0	0	0
S-02-III.	+1/0	-1/0	-1	+1	0	-1/0	0	0	-1/0

Rozvojové lokality ve Variantě III

Posuzované rozvojové lokality (11) ve variantě III. konceptu ÚPmB vykazují silně negativní až silně pozitivní vlivy na složky ŽP. Část záměrů rozvojových lokalit (RL) vykazuje negativní vlivy pro určité složky ŽP (jedná o převážně o vliv na obyvatelstvo, ovzduší, průmět v krajině a/nebo se záborem půdy (zejména v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF).

Záměry RL (V-01, V-02 a V-03) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo (3x). Opět se jedná o rozvoj průmyslových ploch v oblasti Tuřan, kde se předpokládá zatížení obyvatel hlukem a emisemi vyvolanou dopravou. Vlivy mohou být kompenzovány např. zkapacitněním přetížených místních komunikací a obchvatů.

Silně negativní vliv na půdu (6x) bude v případě (B-01, B-03, B-05, V-01, V-02, S-01). V případě záboru půdy, kdy se jedná převážně o výstavbu silnic, ploch k podnikání a bydlení (případný zábor v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF). Zábory půdy (ZPF I.a II. třídy ochrany) jsou menšího rozsahu než ve variantě I a II, pro Variantu III však platí obdobný komentář viz výše.

Silně negativní vliv na ovzduší (2x) bude pro RL (V-02 a V-03) v oblasti Chrlic a Tuřan. Zdrojem zvýšených imisí oxidů dusíku, suspendovaných částic bude podobně vyvolaná doprava a provoz lokálních zdrojů znečišťování ovzduší. Silniční stavby, rozvoj ploch k bydlení, podnikání a následný provoz v důsledku vedou ke zvýšení imisní zátěže, ale v případě přeložek, obchvatů a dobře dostupné veřejné hromadné dopravy vedou ke snížení imisí a hlukové zátěže v dané lokalitě.

Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě (B-03) s ohledem na rozsah a průmět ploch do volné krajiny. RL a dopravní stavby mohou zasahovat do biotopů a to v závislosti na míře jejich přírodního či antropogenního charakteru. Naopak posílení funkce ÚSES bude spojeno s neutrálními vlivy na obyvatelstvo.

Společný komentář k rozvojovým lokalitám ve variantách I, II a III

Ostatní vlivy na vodu, faunu, flóru, horninové prostředí byly hodnoceny převážně jako mírně negativní až mírně pozitivní. Vlivy na hmotné statky a kulturní hodnoty byly klasifikovány převážně jako neutrální a výjimečně mírně pozitivní.

V případě blízké koexistence rozvojových ploch průmyslových a dopravních staveb je možné očekávat kumulaci negativních vlivů.

Doba trvání vlivů bude dlouhodobá a u většiny stavebních záměrů lze důvodně očekávat jejich nevratnost.

Před výstavbou hodnocených záměrů bude aplikován proces EIA dle přílohy č.1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, který garantuje minimalizaci vlivu staveb na životní prostředí a veřejné zdraví. Konkrétní projektové záměry je nutno řešit v souladu se ZOPK, zejména §45h,i - předložit je příslušným OOP k vydání stanoviska dle § 45i ZOPK. Nutno respektovat dosavadní studie a posouzení (EIA).

K zajištění pozitivních vlivů záměrů je potřeba dodržovat opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci zjištěných vlivů, které již v sobě skrývá samotný ÚPmB v podmínkách realizace:

- chránit ve zvýšené míře přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území;
- respektovat prvky ÚSES, ZCHÚ a pozitivní znaky charakteristik krajinného rázu;
- bydlení a související stavby systémově ochránit před působením radonu, ostatních radioaktivních látek nebo i dalších fyzikálních vlivů.

11.6.6 Souhrnný komentář k záměrům strategických staveb a rozvojových lokalit, návrhy změn, případně doporučení k ÚPmB

Strategické dopravní stavby

Převážná většina posuzovaných záměrů pro umístění koridorů dopravní infrastruktury v konceptu ÚPmB (7) vykazuje mírně negativní až mírně pozitivní vlivy.

Dopravní záměry (R43 Boskovická brázda, JVT, JZT, zkapacitnění D1 a MÚK Průmyslová) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo (4x) a v případě vlivu na ovzduší navíc také MÚK Moravanské lány (5x). Příčinou je vyvolaná doprava, která způsobí zvýšení imisí oxidů dusíku, suspendovaných částic a uhlovodíků. Ostatní dopravní záměry (okruhy, přeložky, obchvaty) zlepšují imisní a hlukovou zátěž v obydlených oblastech a obcích.

Silně negativní vliv na půdu (6x) bude způsobem zábořem (ZPF I.+II.), avšak variantní řešení by znamenalo opět výrazný zábor půd. Týkalo by se to realizace záměrů (JVT, JZT, zkapacitnění D1 a MÚK Průmyslová, obchvatu Tuřan a Modřic). Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě JVT a JZT s ohledem na rozsah a průmět koridorů do volné krajiny a skladebných prvků ÚSES (celkem 2x).

Strategické stavby v oblasti kanalizací

Záměry pro umístění koridorů a ploch technické infrastruktury kanalizací v konceptu ÚPmB (11) byly hodnoceny silně pozitivně až mírně negativně.

Silně pozitivní vliv kanalizačních staveb bude na obyvatelstvo, vodu a hmotné statky. Hlavní přínos je očekáván ve zlepšení jakosti povrchových vod a omezení rizik kontaminace podzemních vod. Mírně negativní až neutrální bude vliv na půdu, horninové prostředí, ovzduší a klima, který se projeví spíše přechodně během výstavby nebo rekonstrukce. Vlivy na přírodu, krajinu a ÚSES budou mírně negativní až silně pozitivní s ohledem na způsob provedení kanalizačních staveb a míru dotčení přírodě blízkých lokalit či biotopů např. v koridorech řek Svratky a Svitavy.

Protipovodňová ochrana

V případě obecného vymezení strategické stavby „protipovodňová ochrana,“ nebylo možné provést hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozvojové lokality

Souhrnné vyhodnocení záměrů pro umístění RL pro všechny varianty konceptu ÚPmB je následující (z toho varianta I zahrnuje 15 RL a varianta II 12 RL a varianta III zahrnuje pouze 11 RL). Záměry RL (V-01, V-02 a V-03) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo (celkem 9x) a silně negativně v případě vlivu na ovzduší (V-02 a V-03) (celkem 6x). Je patrné, že rozvojové lokality výrobní vykazují vyšší nárůst dopravy, lokálních spalovacích zdrojů než RL smíšené nebo určené k bydlení. Výsledkem je předpoklad vyššího imisního zatížení a také expozice obyvatel hlukem. Silně negativní vliv na půdu (celkem 20x) bude v případě RL (pro variantu I B-01, B-02, B-06, B-07, B-08, B-09, V-01, V-02, ve variantě II navíc B-04, S-01, ve variantě III pro B-01, B-03, B-05, V-01, V-02, S-01). Důvodem je vysoký výskyt kvalitních zemědělských půd (ZPF I.a II. třídy ochrany) zejména v jižní a západní části města Brna. Variantní řešení by znamenalo opět výrazný zábor bonitních půd. Je proto velmi obtížné nalézt vhodnější rozvojové plochy v podobném rozsahu. Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě (varianty I B-06, V-03, varianty II B-04 a varianty III B-03) s ohledem na jejich rozsah a průmět těchto rozvojových ploch do volné krajiny (celkem 4x). Bude však záviset na míře ovlivnění skladebných prvků ÚSES a ovlivnění krajinného rázu.

Vzhledem k tomu, že předložené vyhodnocení Konceptu územního plánu města Brna nevylučuje u některých plánovaných záměrů vznik negativních vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, je nezbytné tyto potenciální nepříznivé vlivy v co největší míře eliminovat nebo minimalizovat.

12. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných A ZÁporných VLIVŮ PODLE JEDNOTLIVÝCH VARIANT ŘEŠENÍ A JEJICH ZHODNOCENÍ

Koncept ÚPmB je zpracován ve třech variantách.

V některých případech byly varianty záměrů porovnávány při jejich přípravě zpracovatelem a následně byla zpracována nejvýhodnější výsledná varianta/varianty do předkládaného konceptu ÚPmB.

Porovnání varianty III a variant I a II – z hlediska vedení IAD

Varianta III je v ÚPmB navržena v několika dopravních případech. Pro další pokračování prací byl ze zpracovaných dopravních případů pro variantu III vybrán Radou města Brna dopravní případ C – tedy s vedením rychlostní silnice I/43 mimo území města Brna. Dopravní případ C předpokládá dokončení silnice I/42 (VMO) a kapacitních radiál (I/23, I/41, I/43, I/50, I/52...) dle již schválených koncepcí a technických řešení. Ve vztahu k severozápadnímu sektoru je územím propojena nová komunikace rychlostního charakteru R 43 v tzv. Boskovické brázdě. Její napojení na D1 je realizováno v prostoru Ostrovačic. Stávající systém napojení severozápadního sektoru města Brna a Bystrce zůstává zachován v dnešním stavu. Poloha R 43 v této oddálené poloze není v souladu se záměry JMK a investora stavby ŘSD ČR a ani v souladu s ÚPD jednotlivých obcí v koridoru R 43. Varianta I a varianta II vychází z předpokladu dokončení silnice I/42 (VMO) a kapacitních radiál (I/23, I/41, I/43, I/50, I/52...) dle již schválených koncepcí a technických řešení. Dále se předpokládá zkapacitnění dálnice D1 a D2, včetně zkapacitnění a úpravy MÚK. Z hlediska nadřazeného systému se předpokládá vedení komunikace R43 tzv. Bystrckou stopou s napojením na MÚK Troubsko a D1. Nutno podotknout, že komunikace R43 je vedena jak na území města Brna, tak na území JMK a to v souladu se záměry JMK. Nutno zdůraznit, že v případě zahrnutí varianty III (v rozsahu případu C) do ÚPmB hrozí reálné nebezpečí, že nastane situace totožná s uvedeným dopravním případem 0. Tento dopravní případ má zcela negativní dopady do města Brna. Došlo by k tak výrazným nárůstům intenzit dopravy, že by bylo nezbytné zcela jiné řešení jak v rozvoji města Brna, tak ve vlastní dopravní síti města (změna dosavadních trendů přístupů a nové zapracování těchto přístupů, vč. projednávání a technické přípravy). Rovněž tak by bylo nezbytné nové zapracování těchto případů do ÚPD JMK, dotčených obcí a do záměrů investorů stavby ŘSD ČR, JMK, dotčené obce.

Vyhodnocení dopravního případu C varianty III vzhledem k navrženému řešení ve variantě I a II

Dopravní případ C varianty III vzhledem k variantě I a II (dále jako dopravní případ A) má významné negativní dopady v navýšení dopravních intenzit v profilech – obchvat Lipůvka (+78 %), Hradecká (+23 %), nová trasa v Boskovické brázdě (+719 %), Kníničky (+162 %), Žabovřeská (+7 %), tunel Červený kopec (+20 %), VMO jih (+5 %), Žabovřesky (+10 %), tunel Dobrovského (+3 %), VMO sever (+8 %), tunel Vinohrady (+8 %), Popůvky (+36 %), Pisárecký tunel (+2 %).

Naproti tomu pozitivní dopady na úroveň intenzity dopravy lze očekávat v profilech – hl. kom. varianty (-49 %), Jinačovice (-83 %), Bystrc (-63 %), Přehradní radiála (-7 %). Toto snížení je zejména na komunikaci spojující Kuřim a Brno a Bystrc s D1.

Na základě uvedených posouzení je možné konstatovat, že u varianty III – tedy vedení R43 tzv. Boskovickou stopou, nelze předpokládat plnění rozváděcí funkce R43 na město Brno. V tomto případě bude veškerá zdrojová a cílová doprava zůstávat na radiálách městského systému. Tento bude touto dopravou zatěžován nad únosnou míru s tím, že při tvorbě kongescí se zatížení přenesení na místní – obslužný systém komunikací. Odklon trasy R43 bude mít negativní vliv na celý komunikační systém města resp. na možnost fungování a rozvoje města Brna. Oddálením R43 sice bude i nadále zabezpečena podmínka třístupňové ochrany, kdy většina tzv. čistého tranzitu sever-jih zůstane na R43, D1 a JZT (R52) a pouze část bude volit průjezd městem po radiálách s VMO, ale naopak veškerá zdrojová a cílová doprava bude v oblasti Kuřimi svedena z R43 na stávající stopu I/43. Tato doprava bude vedena tzv. Svitavskou radiálou přímo na VMO v prostoru VMO Dobrovského. Jelikož značná část dopravy má zdroj a cíl jižně od města, pak se touto dopravou nadměrně zatíží celá silnice I/42 (VMO), především pak její západní a jihozápadní segment. Modelové hodnoty dopravních intenzit

dokládají pro výhledová období údaje, které dosud nebyly v tomto segmentu uvažovány. Pro návrh dopravních ploch by pak bylo nutno rezervovat plochy daleko větší než dosud.

K uvedeným negativním dopadům varianty III na intenzity dopravy je nutné rovněž připočíst rizika ze zvýšení emisí z dopravy a tedy možnost ještě většího zatížení obyvatel města Brna zvýšenými koncentracemi znečišťujících látek v ovzduší. Doprava je majoritním zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek (TZL), NO_x (NO₂), CO, VOC, benzenu. Problematika dopravy jako zdroje znečišťování ovzduší je o to závažnější, že emise jsou produkovány přímo v tzv. dýchací zóně a jejich vliv na lokální imisní situaci je proto velmi významný. Ve městě Brně je podíl dopravy na emisích TZL 68 %, NO_x 83 %, benzenu 93 %, VOC 82 %. Varianta I a II předpokládá výraznější vyvedení tranzitní, zdrojové a cílové dopravy mimo hustě obydlená území a tedy i přenesení emisí do oblastí kde bude ovlivnění zdraví obyvatel výrazně nižší. Varianta III se jeví z tohoto pohledu jako výrazně negativní. Tím, že dojde ke svedení veškeré zdrojové a cílové dopravy v oblasti Kuřimi na stávající stopu I/43 a následně Svitavskou radiálou na VMO v prostoru VMO Dobrovského a následně na I/42 (VMO) dojde k výraznému navýšení emisí z dopravy v celé této oblasti. Navýšení emisí nad stávající stav se zdá z pohledu ochrany zdraví obyvatel jako nepřípustné. Hrozící případ O pak může znamenat nejen významné riziko kongescí na komunikacích města Brna, nová projednávání dopravních staveb, ale zejména ohrožení zdraví obyvatel výrazným zvýšením množství emisí z dopravy a tedy zhoršením kvality ovzduší.

12.1 Porovnání vlivů podle jednotlivých variant Konceptu ÚPmB

V této kapitole jsou komentovány výsledky posouzení podle variant konceptu ÚPmB, které jsou dále porovnány v tabulce A.80.

Koncepční posouzení variant ÚPmB

Posouzení koncepčního řešení všech variant ÚPmB je založeno na porovnání s hlavními současnými problémy a jevy životního prostředí popsanými v kapitolách 9.-10. vyhodnocení. Z uvedeného hodnocení je patrné, že varianta III vykazuje silně negativní vliv (-1) k sledovaným jevům životního prostředí. Koncepční řešení této varianty je založeno na vedení dopravy přes stávající komunikační síť a řešení R43 neplní ochrannou funkci tak, jako v případě variant I a II. Vlivem nárůstu intenzit dopravy a očekávaným kongescím by došlo k negativnímu ovlivnění kvality ovzduší a zvýšení hlukové zátěže ve městě Brně. Tyto negativní dopady budou rovněž ovlivňovat situaci v území Boskovické brázdy plánované trasy R43. Pokud bude vyloučen záměr sjezdovky na území EVL Pisárky je celkově nejvhodnější varianta II.

Kvantitativní posouzení

V rámci kvantitativního posouzení byly srovnávány ukazatele záborů ploch varianty I, varianty II a varianty III konceptu ÚPmB. Z posouzení hodnot hlavních kvantitativních kritérií vychází lépe Varianta II viz kapitola 11.4 tohoto vyhodnocení. Je to způsobeno především nižším rozsahem záboru ploch především porovnáním ukazatelů celkového potenciálu rozvoje města, struktury a potenciálu ploch změn, potenciálu residenčních ploch a potenciálu ploch občanské vybavenosti, rekreace a nižšího záboru ZPF.

Kvalitativní posouzení strategických dopravních staveb

Hodnocení pro strategické dopravní stavby konceptu ÚPmB bylo provedeno jednotně viz kapitola 11.5. Rozdíly mezi variantami I a II jsou totiž minimální. Výraznou výjimkou je varianta III s vedením komunikace tzv. Boskovickou brázdou (částečně vedená tunelem a mostem v oblasti přechodu R43 přes řeku Svitavu a přehradu). Varianta III vykazuje výrazně negativní dopady do intenzit dopravy na komunikačním systému města Brna a s tím související riziko kongescí a negativních dopadů zvýšeného množství emisí z dopravy. Varianta III zároveň může ve svém důsledku vést až k tzv. nulovému dopravnímu případu. Tato obava vychází zejména ze skutečnosti, že varianta vedení R43 tzv. Boskovickou brázdou není zahrnuta v ÚPD JMK, dotčených obcí a není zahrnuta v plánovaných záměrech investorů. Rozdílně je ve variantách I a II (varianta III se shoduje s variantou II) řešena

R43.. Dopravní záměry byly hodnoceny negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo a ovzduší (2x), půdu (5x) a na krajinu a ÚSES (celkem 2x).

Kvalitativní posouzení strategických staveb v oblasti kanalizací

Hodnocení kanalizačních staveb bylo provedeno invariantně, protože rozdíly mezi variantami byly vyhodnoceny podle grafických příloh jako minimální. Rozdíly mezi variantami mohou být v připojení lokálních kanalizačních sítí. Silně pozitivní vliv kanalizačních staveb bude na obyvatelstvo, vodu a hmotné statky. Mírně negativní až neutrální bude vliv na půdu, horninové prostředí, ovzduší a klima. Vlivy na přírodu, krajinu a ÚSES budou mírně negativní až silně pozitivní. Celkové vlivy variant konceptu ÚPmB je možné považovat za srovnatelné.

Kvalitativní posouzení rozvojových lokalit

Souhrnné vyhodnocení záměrů pro umístění RL pro všechny varianty (z toho varianta I zahrnuje 15 RL a varianta II 12 RL a varianta III 11 RL) konceptu ÚPmB je následující: Varianta I vykazuje 15x silně negativní vlivy na dílčí složky ŽP, varianta II vykazuje 12x silně negativní vlivy na dílčí složky ŽP a varianta III vykazuje 12x silně negativní vliv.

Souhrnné hodnocení vlivů variant Konceptu ÚPmB v dále uvedené tabulce A.81 vychází z následujícího bodového hodnocení: varianta lepší 3 body, varianta horší 1 bod, varianty shodné 2 body, silně negativní vliv -1 bod. Varianty, u nichž jsou rozdíly menší než v cca 10 % záměrů, jsou považovány jako shodné.

Tabulka A.81 – Souhrnné hodnocení vlivů variant konceptu ÚPmB				
Kriterium	Var. I	Var. II	Var III	komentář
Koncepční posouzení variant ÚPmB	1	3	-1	Výhodnější je varianta II - rovnovážná
Kvantitativní posouzení ÚPmB	1	2	2	Var. II a Var. III jsou srovnatelné
Kvalitativní posouzení - Strategické VPS dopravní	2	2	-1	Srovnatelné vlivy pro Variantu I a II, var. III silně negativní vliv
Kvalitativní posouzení - Strategické VPS kanalizační	2	2	2	Invariantní, srovnatelné vlivy
Kvalitativní posouzení - Rozvojové lokality	1	2	2	Var. I: 15 lokalit (15x silně negativní vlivy); Var II: 12 lokalit (12x silně negativní vlivy) Var. III: 11 lokalit (12x silně negativní vlivy)
Celkem	7	11	4	Doporučena je varianta II s vyšším bodovým hodnocením (bez sjezdovky v Pisárkách)

Z hlediska porovnání vlivů variant konceptu ÚPmB na ŽP a zdraví byla lépe hodnocena Varianta II (skóre 11 b.), jak vyplývá z tabulky A.81. To neplatí i v případě záměru sjezdovky v Pisárkách, kterou je navrženo vypustit z Varianty II konceptu ÚPmB.

V rámci výběru záměrů pro realizaci je doporučen postup hodnocení z hlediska vlivu na životní prostředí (procesem EIA), k minimalizaci negativních vlivů.

Při hodnocení podobných projektů je možné dospět k odlišnému konečnému hodnocení vzhledem různému řešení jednotlivých záměrů (technické, technologické a územní apod.).

Variantně jsou řešeny záměry rozvojových lokalit, ale také i některé strategické dopravní a kanalizační stavby.

Konkrétní projektové záměry je nutno řešit v souladu se ZOPK, zejména §45h,i - předložit je příslušným OOP k vydání stanoviska dle § 45i ZOPK. Záměry podléhající příloze č.1 zákona č.

100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, budou samostatně posouzeny z hlediska vlivů projektů (záměrů) na životní prostředí.

12.2 Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

Metodický postup hodnocení vlivů záměrů konceptu ÚPmB variant byl založen na použití kvantitativního a kvalitativního hodnocení. Při kvalitativním hodnocení konceptu ÚPmB byly použity vybrané ukazatele záboru návrhových ploch viz kapitola 11.4. V rámci kvalitativního hodnocení viz kapitola 11.5 byly využity zejména expertní metoda klasifikace vlivů na složky životního prostředí a také použita metoda hodnocení zdravotních rizik.

12.2.1 Expertní metoda klasifikace vlivů na složky životního prostředí

Expertní metoda klasifikace vlivů záměrů na složky životního prostředí je založena na kvalifikovaném odhadu. Číselné a slovní vyjádření hodnocení podle stupnice (-2/+2) v tabulce A.12 kapitoly 11.5 představuje celkový výsledek systematického hodnocení záměru. V případech, kde to bylo možné a účelné, byla brána v úvahu klasifikaci vlivů dle Směrnice 2001/42/EC, která kategorizuje environmentální vlivy podle jejich pravděpodobného charakteru a rozsahu působení.

Podkladem pro expertní hodnocení byly grafické podklady (koordinační výkresy, výkresy VPS, dopravy, kanalizací apod.) variant konceptu ÚPmB. Na těchto výkresech (1:10000, 1:25000) byly sledovány průměty navržených záměrů konceptu ÚPmB do složek životního prostředí. Průměty a případné střety např. s ochranou přírody, ÚSES apod. byly zohledněny týmem při expertním hodnocení a zapsány do hodnotících matic v kapitole 11.

12.2.2 Metoda hodnocení zdravotních rizik

V případě hodnocení vlivů záměrů konceptu ÚPmB na veřejné zdraví byla hodnocena zdravotní rizika imisí a hluku z dopravy v místech řešených změn. Pro hodnocení rizika imisí bylo použito hodnocení zdravotního rizika podle metodiky publikované US EPA a u hluku podle metodiky dané AN 14/2004 varianta II z roku 2007. Výsledky hodnocení zdravotních rizik byly promítnuty do expertního hodnocení vlivů záměrů na obyvatelstvo a jsou uvedeny v hodnotících maticích v kapitole 11.

12.3 Problémy při shromažďování údajů

Materiály nezbytné pro posouzení vlivů záměrů konceptu ÚPmB byly až na výjimky dostupné v požadovaném rozsahu i kvalitě.

Předložený koncept ÚPmB byl z věcného hlediska kompletní, nicméně z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí (SEA) jsou doporučeny následující vylepšení. Mapové podklady je velmi žádoucí vyhotovit na bázi geografických informačních systémů (GIS) nejlépe v programu ArcGIS (ESRI). Tyto podklady umožní zpracovateli SEA připravit další mapové podklady pro vyhodnocení průmětů záměrů do vybraných složek životního prostředí a výrazně zpřesnit vyhodnocení koncepce (ÚPD). Ve stávajících mapových podkladech je potřeba výrazněji označit úseky navrhovaných záměrů (strategické dopravní záměry apod.) a také doplnit vhodnými kódy záměrů. Adekvátně musí souhlasit kódy záměrů v grafické i textové části popisující řešení jednotlivých záměrů všech variant.

13. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem k charakteru konceptu ÚPmB, jako koncepčního dokumentu, charakteru jeho strategických záměrů – byly identifikovány jejich případné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví v obecné rovině. Specifické vlivy jednotlivých záměrů konceptu ÚPmB bude možno reálně identifikovat až při posuzování jednotlivých záměrů v procesu EIA. Na základě údajů z platného územního plánu lze hodnotit pouze orientačně míru zdravotního rizika dopravních staveb, které bude sníženo či zvýšeno v různé míře dle charakteru a umístění záměrů.

Valná část konceptu ÚPmB je zaměřena na rozvojové lokality pro bydlení, technickou ochranou obyvatelstva před hlukem a imisemi a splňuje tak základní účel – snížení současného negativního vlivu na zdraví resp. obyvatelstvo. V případě posouzení rozvojových lokalit výrobních a smíšených (v každé variantě jich je celkem 5) byla navržena nezbytná opatření.

Hlavním cílem této kapitoly je navrhnout opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných vlivů závažných záporných vlivů konceptu ÚPmB, které by mohly představovat potenciální rizika pro životní prostředí. Zjištěné negativní i pozitivní vlivy strategických záměrů konceptu ÚPmB byly popsány v kapitole 11.5.6 se zaměřením na strategické VPS dopravní, strategické VPS kanalizací a rozvojové lokality. Následně je uveden stručný závěr posouzení záměrů konceptu ÚPmB s jeho negativními vlivy.

V případě dopravních staveb byly silně negativní vlivy na půdu (5x) způsobeny zábořem (ZPF I.+II.). Týkalo by se to realizace záměrů (JVT, JZT, zkapacitnění D1, obchvatu Tuřan a Modřic). Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě JVT a JZT s ohledem na rozsah a průmět koridorů do volné krajiny a skladebných prvků ÚSES (celkem 2x).

Pokud se jedná o stavby v oblasti kanalizací mohou se vyskytovat mírně negativní vlivy na přírodu, krajinu a ÚSES s ohledem na způsob provedení kanalizačních staveb a míru dotčení přírodě blízkých lokalit či biotopů např. v koridorech řek Svatky a Svitavy. Strategické stavba „Protipovodňová opatření“ byla vymezena příliš obecně, proto nelze ocenit její negativní vlivy.

Záměry rozvojových lokalit (RL) všech variant (V-01, V-02 a V-03) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo (celkem 6x) a silně negativně v případě vlivu na ovzduší (V-02 a V-03) (celkem 4x). Je patrné, že rozvojové lokality výrobní vykazují vyšší nárůst dopravy, lokálních spalovacích zdrojů než RL smíšené, nebo určené k bydlení. Výsledkem je vyšší imisní zatížení a také expozice obyvatel hlukem. Silně negativní vliv na půdu (celkem 14x) bude v případě RL (pro variantu I B-01, B-02, B-06, B-07, B-08, B-09, V-01, V-02, pro variantu II B-01, B-04, B-06, V-01, V-02, S-01 a pro variantu III B-01, B-03, B-05, V-01, V-02 a S-01). Důvodem je vysoký výskyt kvalitních zemědělských půd (ZPF I.a II. třídy ochrany) zejména v jižní a západní části města Brna. Variantní řešení by znamenalo opět výrazný zábor bonitních půd. Je proto velmi obtížné nalézt vhodnější rozvojové plochy v podobném rozsahu. Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě (varianty I B-06, V-03 a B-04 varianty II a B-03 varianty III) s ohledem na jejich rozsah a průmět těchto rozvojových ploch do volné krajiny (celkem 4x). Bude však záviset na míře ovlivnění skladebných prvků ÚSES a ovlivnění krajinného rázu.

Popis jednotlivých plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů záměrů konceptu ÚPmB je stručně uveden v následující tabulce A.82 tohoto vyhodnocení.

Tabulka A.82 - Přehled opatření (doporučení) pro skupiny záměrů konceptu ÚPmB		
Typy a skupiny záměrů	Možný negativní vliv	Opatření pro eliminaci negativních vlivů
KORIDORY A PLOCHY V OBLASTI DOPRAVY		
Strategické VPS dopravní	V případě nevhodně zvolené lokality nebo trasy: - prostorová kolize s biotopy, ZCHÚ, ÚSES, NATURA - fragmentace krajiny; - zábór půdy (případný zábór v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF nebo PUPFL), - zvýšení imisní zátěže (ovzduší, hluk) v důsledku výstavby dopravní infrastruktury a provozu na ní, - zvýšení dopravních intenzit při realizaci R43 dle varianty III. Předpokládá se, že u realizovaných projektů v rámci této skupiny záměrů budou převažovat neutrální až mírně negativní vlivy. U některých záměrů budou vlivy na některé složky ŽP a zdraví (zejména půdu, ovzduší, obyvatelstvo) silně negativní.	- chránit ve zvýšené míře přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území; - respektovat prvky ÚSES, ZCHÚ a pozitivní znaky charakteristik krajinného rázu; - zabezpečit migrační trasy a koridory v potřebném rozsahu; - provést protihlukovou ochranu ze silniční dopravy a zajistit zároveň regulaci dopravy (snížení rychlosti); - Maximálně podporovat prvky městské zeleně a rekreace.
KORIDORY A PLOCHY V OBLASTI KANALIZACÍ		
Strategické VPS kanalizací (dostavba rekonstrukce kmenových kanalizačních stok, výstavba retenčních nádrží a odlehčovacích komor)	- prostorová kolize s biotopy, ZCHÚ, ÚSES, NATURA - zábór půdy (případný zábór v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF nebo PUPFL) pro výstavbu retenčních nádrží a odlehčovacích komor. Předpokládá se, že u realizovaných projektů v rámci této skupiny záměrů budou převažovat pozitivní vlivy na ŽP zejména obyvatelstvo. Mírně negativní vlivy na přírodu, krajinu a ÚSES mohou nastat v závislosti na provedení záměrů a dotčení biotopů.	- chránit ve zvýšené míře přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území; - respektovat prvky ÚSES, ZCHÚ a pozitivní znaky charakteristik krajinného rázu.
ROZVOJOVÉ LOKALITY		
Rozvojové lokality (I. a II. varianta)	V případě nevhodně zvolené lokality: - prostorová kolize s biotopy, ZCHÚ, ÚSES, NATURA, - zábór půdy (případný zábór v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF nebo PUPFL) pro výstavbu silnic, ploch k bydlení a podnikání, - zvýšení imisní zátěže (ovzduší, hluk) v důsledku výstavby dopravní infrastruktury, rozvoje ploch k podnikání a jejich provozu. Předpokládá se, že u realizovaných projektů v rámci skupiny záměrů k bydlení budou převažovat pozitivní vlivy na ŽP a o něco méně v případě záměrů výrobních.	- chránit ve zvýšené míře přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území; - respektovat prvky ÚSES, ZCHÚ a pozitivní znaky charakteristik krajinného rázu. - Preferovat zábór půdy (ZPF) nižší bonity - Maximálně podporovat prvky městské zeleně a rekreace

U vybraných ploch a koridorů je nutné řešit současně protihlukovou ochranu z dopravy silniční a provést protihluková opatření i na železnici. U významných pozemních komunikací je nutno řešit spolu s protihlukovou ochranou před působením imisí a to zároveň s regulací dopravy. Smíšené zóny RL nesmí obsahovat jiné než malé zdroje znečištění ovzduší a významné stacionární zdroje hluku, aťahovaná doprava nesmí zhoršit stávající hluk a imisní situaci.

Před výstavbou záměru bude aplikován proces EIA, který garantuje minimalizaci vlivu staveb na životní prostředí a veřejné zdraví. Komplexní posouzení předložených záměrů bude provedeno z hlediska potenciálních vlivů na ŽP na lokality NATURA 2000, ZCHÚ, ÚSES, ZPF, PUPFL apod.

Negativní vlivy navržených záměrů, je možné částečně odstranit preventivně, zvoleným technickým řešením nebo pouze dočasným působením těchto negativních vlivů (při výstavbě apod.). Pokud budou

dodržena kompenzační opatření lze konstatovat, že celkové zaměření konceptu ÚPmB je pozitivní z pohledu životního prostředí i dosažení kvality života.

14. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ

Při posouzení vlivů konceptu územního plánu města Brna na životní prostředí byly analyzovány strategické dokumenty zejména na místní, regionální, i celostátní úrovni, jejichž vztah ke konceptu ÚPmB byl zhodnocen v úvodní části tohoto vyhodnocení v kapitole 7. Při posuzování konceptu ÚPmB byly vzaty v úvahu požadavky vyplývající z českého právního řádu se zaměřením na oblast životního prostředí a veřejného zdraví.

Strategie rozvoje statutárního města Brna byla klíčovým dokumentem k rozpracování konceptu ÚPmB a také pro zhodnocení zapracování cílů ochrany životního prostředí. Příprava konceptu ÚPmB je koordinována z hlediska širších vztahů s dotčenými orgány Jihomoravského kraje, proto byly zhodnoceny i cíle regionálních strategických dokumentů.

Na základě uvedených požadavků byl zpracován koncept ÚPmB, který stanovuje dle požadavků stavebního zákona uspořádání a limity řešeného území z regionálního a místního hlediska a zároveň vymezuje rozvojové lokality, plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury místního a nadmístního významu, územní systém ekologické stability apod.

Koncept ÚPmB je významným nástrojem pro ovlivňování tvorby územně plánovací dokumentace, k čemuž slouží úkoly pro územní plánování stanovené v jednotlivých částech konceptu a též požadavky na koordinaci územních plánů okolních obcí.

V textové části konceptu ÚPmB je uveden hlavní cíl a celkem 6 zásad územního plánu, které byly také posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí v rámci tohoto Vyhodnocení. V závěru vyhodnocení bylo konstatováno, že 5 ze 6 zásad územního plánu má vazbu na environmentální pilíř udržitelného rozvoje jako základního principu pro územní plánování a rozvoj ve městě Brně (soulad s cíli ochrany přírody a krajiny, vodního hospodářství, udržitelné dopravy apod.). Dále vytváří předpoklady pro zvýšení kvality života ve všech sférách, neboť se zaměřují na stabilizaci a posílení sídelní struktury (k omezení suburbanizace) a ochranu a péči o krajinu.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni byly zohledněny, jak při návrhu výše popsaných zásad územního plánu, tak při vymezování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury, rozvojových lokalit dle konceptu ÚPmB. Strategické veřejně prospěšné stavby byly podobně posouzeny v kapitole 16.1.4. konceptu ÚPmB.

V následující tabulce A.83 je zhodnoceno zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí pro všechny varianty konceptu ÚPmB společně.

Tabulka A.83. – Zapracování vnitrostátních cílů ochrany ŽP do konceptu ÚPmB

Vybraný koncepční dokument	Relevantní cíle	Způsob zapracování cílů do konceptu ÚPmB
Strategie udržitelného rozvoje ČR, 2004	Dosáhnout a dále nepřekračovat imisní limity stanovené pro všechny kategorie látek znečišťujících ovzduší a také národní emisní stropy, stanovené pro látky znečišťující ovzduší.	Koncept ÚPmB navrhuje přeložky silnic, vyvedení dopravy z centra pomocí nových komunikací k snížení imisní zátěže; stacionární zdroje preferovat na zemní plyn.
	Provést opatření k zabránění kontaminace půd ze starých ekologických zátěží, zajistit ochranu půdy před vodní a větrnou erozí a před zbytečnými zábory pro nezemědělské a nelesní účely.	Koncept ÚPmB upřednostňuje využití brownfields při umisťování nových rozvojových lokalit, ploch a koridorů.
	Zlepšovat druhovou skladbu i věkovou a prostorovou strukturu lesů.	Koncept ÚPmB navrhuje opatření pro ÚSES se zaměřením na PUPFL.
	Realizovat krajinotvorná opatření podporující žádoucí environmentální i estetické funkce krajiny a ekosystémů.	Koncept ÚPmB obsahuje opatření ÚSES k podpoře ekologické, estetické a kulturní funkce krajiny, např. v koridorech řeky Svratky a Svitavy.
	V urbanizovaném území co nejvíce omezit zejména znečištění ovzduší a hlukovou zátěž; v ÚPD dbát na větší podíl městské zeleně a vytvářet klidové zóny.	Koncept ÚPmB navrhuje přeložky silnic, vyvedení dopravy z centra; jsou vymezeny plochy ÚSES a rekreace, ke snížení hlukové imisní zátěže.
	Podporovat rozvoj přírodní a krajinné infrastruktury včetně posilování retenční schopnosti krajiny a aktivně chránit cenné části území.	Koncept ÚPmB obsahuje rekonstrukce kanalizací včetně vybudování retenčních nádrží; obecně zaměřená protipovodňová opatření.
Státní politika životního prostředí na léta 2004 - 2010	Snižovat zátěž populace v sídlech z expozice dopravním hlukem.	Koncept ÚPmB navrhuje přeložky silnic, vyvedení dopravy z centra pomocí komunikací (R43, JZT, JT, JVT) (VPS), které přispějí ke snížení hlukové zátěže v sídlech.
	Chránit půdu před zábory.	Koncept ÚPmB upřednostňuje využití brownfields při umisťování nových rozvojových lokalit, ploch a koridorů
	Posílení ekologické stability krajiny.	Koncept ÚPmB obsahuje opatření ÚSES k podpoře ekologické, estetické a kulturní funkce krajiny.
	Podporovat výraznější podíl ekologicky šetrných druhů dopravy.	Koncept ÚPmB navrhuje využití železniční a tramvajové dopravy, přestavbu tratí a nádraží.
	Podporovat obnovu a údržbu malých železničních tratí a železničních stanic.	Koncept ÚPmB navrhuje přesun hl. nádraží ČD (VPS) pro osobní dopravu a rekonstrukci tratí v rámci celoměstského systému dopravy.
	Podporovat užití nízkouhlíkových paliv před užitím tuhých paliv.	Koncept ÚPmB operuje s předpokladem, že nové rozvojové lokality budou plynofikovány.
Strategický plán rozvoje města Brna - Strategie pro Brno, 2007	Identifikování brownfields a jejich vymezení jako plochy transformační (strategický cíl 2.1.2, 3.1.1).	Koncept ÚPmB upřednostňuje využití brownfields při umisťování nových rozvojových lokalit, ploch a koridorů.
	Doplnění sítě veřejné hromadné dopravy a technické infrastruktury, vymezení ploch pro areály Park and Ride (strategický cíl 5.1.).	Koncept ÚPmB navrhuje přesun hl. nádraží ČD pro osobní dopravu a rekonstrukci tratí; přeložky silnic, vyvedení dopravy z centra pomocí komunikací (R43, JZT, JT, JVT)

Tabulka A.83. – Zapracování vnitrostátních cílů ochrany ŽP do konceptu ÚPmB		
Vybraný koncepční dokument	Relevantní cíle	Způsob zapracování cílů do konceptu ÚPmB
		(VPS), zajištění parkování v návaznosti na RL pro bydlení a podnikání a VHD.
Program rozvoje kraje, Jihomoravský kraj, 2005	Podporovat rentabilní a trvale udržitelné hospodaření diverzifikovaného a multifunkčního zemědělství a lesnictví na bázi integrace politik.	Koncept ÚPmB obsahuje vymezení ploch zemědělských a lesních včetně jejich.
	Zlepšovat životní podmínky a kvalitu života obyvatel.	Koncept ÚPmB obsahuje návrhy rozvojových lokalit v návaznosti na přírodní zázemí města.
	Zabezpečit dostatečný objem kvalitní pitné vody a její dodávky technicky dokonalými veřejnými vodovody. Zajistit důslednou ochranu vodních zdrojů v nezbytném rozsahu a čistotu povrchových vod především napojením sídel na kanalizační soustavy a ČOV a ochranu před účinky velkých vod.	Koncept ÚPmB obsahuje rekonstrukce kanalizací včetně vybudování retenčních nádrží; obecně zaměřená protipovodňová opatření (VPS); v nových rozvojových lokalitách budou vybudovány vodovody.
	Zavedení systému trvale udržitelného rozvoje v ochraně a tvorbě kulturní krajiny s eliminováním dopadů vlivů lidské činnosti na životní prostředí.	Koncept ÚPmB navrhuje vhodná opatření ÚSES se zaměřením na podporu kulturní a estetické funkce krajiny.
	Vytvořit závazné koncepce rozvoje a udržování kvality životního prostředí včetně kontrolních mechanismů, omezovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie a surovin, preferovat rozvoj a produkci obnovitelných energetických a surovinových zdrojů.	Koncept ÚPmB obsahuje indikátory pro sledování vlivů na ŽP; předpokládá stacionární zdroje na zemní plyn v nových RL a podporu obnovitelných zdrojů.
Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje, 2004 a POH statutárního města Brna, 2005	Vytvořit integrované systémy nakládání s odpady na regionální úrovni a jejich propojení do celostátní sítě zařízení pro nakládání s odpady v rámci vybavenosti území.	Koncept ÚPmB navrhuje dovybavit území sběrnými dvory apod.
	Zvýšit využívání odpadů s upřednostněním recyklace na 55 % všech vznikajících odpadů do roku 2012 a zvýšit materiálové využití komunálních odpadů na 50% do roku 2010 ve srovnání s rokem 2000.	
	Snížit hmotnostní podíl odpadů ukládaných na skládky o 20 % do roku 2010 ve srovnání s rokem 2000 a s výhledem dalšího postupného snižování.	Koncept ÚPmB obsahuje návrhy řešení obslužnosti území a odpadového hospodářství.
Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje, 2005	Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků, prameništ, mokřadů a niv, vyrovnávání vláhové bilance krajiny	Koncept ÚPmB navrhuje záměry k obnově přirozených i rekreačních funkcí (koridor Svitavy, Svratky apod.).
	Minimalizace negativních dopadů staveb, provozování a rozvoje dopravních cest na přírodu a krajinu.	Nepřímo vyplývá ze zásad ÚP, které znamená posuzování vlivů záměrů konceptu ÚPmB procesem EIA.
	Podpořit takové prostorové a funkční uspořádání území, které by umožnilo směřovat jeho vývoj a rozvoj do podoby trvale udržitelné harmonické kulturní krajiny respektující potřeby ochrany přírody.	Koncept ÚPmB navrhuje vhodná opatření ÚSES se zaměřením na podporu ekologické, estetické a kulturní funkce krajiny.
Integrovaný krajský program ke zlepšení	Globálním cílem PZKO je zajistit na celém území zóny Jihomoravský kraj kvalitu	Koncept ÚPmB nastavuje taková kritéria, aby byly v maximální míře splněny

Tabulka A.83. – Zpracování vnitrostátních cílů ochrany ŽP do konceptu ÚPmB		
Vybraný koncepční dokument	Relevantní cíle	Způsob zpracování cílů do konceptu ÚPmB
kvality ovzduší Jihomoravského kraje, aktualizace 2009	ovzduší splňující zákonem stanovené požadavky (imisní limity a cílové imisní limity) a příspěv k dodržení závazků, které ČR přijala v oblasti omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší (národní emisní stropy)	požadavky kvality ovzduší (případně uvádí příslušná kompenzační opatření) a zohledňuje plnění limitů zejména stávajících zařízení.
	Snížit imisní zátěž znečišťujícími látkami pod úroveň stanovenou platnými imisními limity v lokalitách, kde jsou tyto limity překračovány (v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší)	Koncept ÚPmB plánuje rozvojové lokality a dopravní stavby s ohledem na neuspokojivý stav v některých částech města (přeložky silnic, vyvedení dopravy z centra); vymezení plochy ÚSES a městské zeleně ke snížení hlukové a imisní zátěže.
	Snížit ve stanovených termínech imisní zátěž znečišťujícími látkami pod úroveň stanovenou cílovými imisními limity v lokalitách, kde jsou tyto cílové imisní limity překračovány	
	Udržet podlimitní imisní zátěž v lokalitách, kde nedochází k překračování imisních limitů a cílových imisních limitů	
	Dodržet ve stanoveném termínu doporučené hodnoty krajských emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, VOC a amoniak.	
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje, aktualizace 2007	Zabezpečit kapacitu zdrojů pitné vody, která pokryje předpokládanou potřebu vody k cílovému roku.	Koncept ÚPmB plánuje rozvoj města včetně rozšiřování vodovodní sítě.
	Rozšiřování sítě vodovodů pro veřejnou potřebu zejména v lokalitách s nevyhovující kvalitou.	
	Veškeré aglomerace s populačním ekvivalentem větším než 2 000 obyvatel budou vybaveny sběrným systémem městských odpadních vod.	Koncept ÚPmB zahrnuje strategické VPS (kmenové stoky, odlehčovací komory a retenční nádrže).
	Návrh rekonstrukce kanalizačních sítí a objektů.	
	Vypouštění vody z čistíren odpadních vod (ČOV) nad 10 000 ekvivalentních obyvatel (EO), budou splňovat předepsané limity pro dusík a fosfor.	Koncept ÚPmB zahrnuje řešení odkanalizování odpadních vod s napojením na rekonstruovanou ČOV Modřice na jihu zájmového území.
Energetická koncepce statutárního města Brna, aktualizace 2008	Cíle v oblastech: energetických úspor, zefektivnění využívání všech druhů energií a paliv v odběratelských sektorech, energetických zdrojů a energetického managementu.	Koncept ÚPmB zahrnuje řešení dodávek energie s ohledem na plánovaný rozvoj.
Program snižování emisí statutárního města Brna, aktualizace 2009	Základní cíl: snížení primárních i sekundárních emisí znečišťujících látek, u kterých dochází na území města Brna k překračování limitních hodnot	Koncept ÚPmB zohledňuje nutnost plnění emisních limitů s ohledem na plánované záměry.
Program snižování emisí statutárního města Brna, aktualizace 2009	Udržení emisí těch znečišťujících látek, u nichž nebylo zjištěno překračování imisních limitů.	Koncept ÚPmB zohledňuje plnění limitů zejména stávajících zařízení a plánovaný rozvoj města Brna.
	Omezení emisí prekurzorů ozónu	
	Příspěv k omezování emisí látek	Koncept ÚPmB a jeho záměry budou projednány dle zákonných požadavků v rámci posuzování vlivů na životní

Tabulka A.83. – Zapracování vnitrostátních cílů ochrany ŽP do konceptu ÚPmB		
Vybraný koncepční dokument	Relevantní cíle	Způsob zapracování cílů do konceptu ÚPmB
	ohrožujících klimatický systém Země	prostředí. Koncept ÚPmB je v souladu se stanovenými cíly, případně jsou navržena kompenzační opatření.
	Přispět k šetrnému nakládání s energiemi a přírodními zdroji	
	Přispět ke stanovení zásad pro povolování nových zdrojů znečišťování ovzduší	
	Přispět k naplnění krajského programu snižování emisí.	
Program ke zlepšení kvality ovzduší statutárního města Brna, aktualizace 2009	Zajistit na území aglomerace Brno kvalitu ovzduší splňující zákonem stanovené požadavky	Cíl má přímou návaznost na přípravu konceptu ÚPmB. Koncept ÚPmB zahrnuje strategické zájmy včetně oblasti ochrany ŽP, zdraví a kvality života. Koncept ÚPmB obsahuje cíle strategických dokumentů, 5 zásad ze 6 mají vazbu na ochranu složek životního prostředí a udržitelný rozvoj.
	Imisní zátěž suspendovanými částicemi (prašným aerosolem) velikostní frakce PM ₁₀ je k roku 2011 snížena pod úroveň imisního limitu	
	Imisní zátěž látkami NO ₂ je k roku 2010 snížena pod úroveň imisního limitu	
	Jsou snižovány emise B(a)P, a dále NO _x a VOC (prekurzorů tvorby ozonu)	

Hodnocená koncepce „koncept ÚPmB“ je třívariantní. Nejvýznamnější rozdíl je mezi variantou III a variantami I a II v řešení komunikace R43 (varianta III - Boskovickou brázdou nebo variantami I a II - Bystrckou stopou). S tím souvisí i následné drobné rozdíly v řešení ostatních komunikací na území města a v omezení rozvoje některých rozvojových lokalit. Toto vyplývá ze snahy o omezení negativních vlivů zvyšování intenzit dopravy. Variantní řešení je možné dále aplikovat v případě posuzování jednotlivých záměrů v procesu EIA a výběru projektů k realizaci.

Relevantní cíle vybraných koncepčních dokumentů byly přiměřeně zapracovány do variant konceptu ÚPmB dle výše uvedené tabulky.

15. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh environmentálních ukazatelů pro sledování vlivů konceptu ÚPmB na ŽP vychází mimo jiné z požadavků ustanovení §55 stavebního zákona č. 186/2006 Sb. a §10h) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Sledování vlivu konceptu ÚPmB by mělo být periodicky prováděno v celém období platnosti (povinnost pořizovatele).

Na základě zhodnocení vztahu konceptu ÚPmB a strategických dokumentů v úvodní části vyhodnocení bylo stanoveno několik monitorovacích ukazatelů. Přednostně byly definovány ukazatele, které je možné kvantitativně porovnat. K naplnění zásad konceptu ÚPmB byly definovány monitorovací ukazatele sledování vlivů ÚPD, které mohou být doplněny indikátory pro výběr konkrétních projektů.

Doporučený postup pro sledování vlivů konceptu ÚPmB na životní prostředí a veřejné zdraví:

1. Konkrétní návrhy projektů hodnotit pomocí navržených ukazatelů (životní prostředí a veřejné zdraví).
2. Provést porovnání záměru s požadavky zákona č. 100/2001 Sb. a provést tento postup.
3. V nezbytných případech stanovit varianty řešení.
4. Spolupracovat s veřejností a v odůvodněných případech také u podlimitních záměrů nebo mimo rámec zákona č. 100/2001 Sb.

V rámci vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB na životní prostředí byly stanoveny monitorovací ukazatele v tabulce A.84 níže.

Tabulka A.84 - Ukazatele pro sledování vlivu konceptu ÚPmB na ŽP		
Ukazatel	Jednotky/ způsob měření	Definice
Životní prostředí		
Emise za všechny kategorie zdrojů: a) tuhé částice b) SO ₂ c) NO _x d) NH ₃ e) VOC f) CO ₂	tis. tun/rok	Emise znečišťujících látek za určité časové období (Zdroj: REZZO apod.).
Rozloha ohnisek biodiverzity	%	Přírůstek nebo úbytek plochy ohnisek biodiverzity v rámci programu (Pozn.: za ohniska biodiverzity lze považovat: 1. a 2. zóny CHKO, NPR, PR, ÚSES a další).
Rozloha LPF a ZPF	ha	Rozdíl v počtu hektarů LPF a ZPF v důsledku zpracování projektů ÚPmB (např. dopravní infrastruktura).
Území chráněné před povodněmi	Počet projektů, km hrází, plocha v ha	Plocha ošetřená proti rozlivům 100 - letých vod, případně počet projektů a délka nových protipovodňových opatření.
Rozloha ploch veřejné zeleně a ÚSES	ha, %	Rozloha ploch veřejné zeleně a ÚSES, které vytváří zázemí pro jak pro obyvatelstvo, tak pro faunu i flóru.
Kvalita povrchových vod	Počet nebo % případů s překročením normativů jakosti dle legislativy (např. v mg/l ⁻¹ nebo µg/l ⁻¹)	Zachování kvality povrchových vod v řece Svratce a Svitavě sledovaných na území města Brna (např. výstavbou a rekonstrukcí kanalizačních stok a související infrastruktury apod.).
Veřejné zdraví		
Kvalita ovzduší	Počet obyvatel, % území	Počet obyvatel žijících v místech s překračováním imisních limitů z Nařízení vlády č. 597/2007 Sb. Zdroj: ČHMÚ
Hluková zátěž obyvatel	Počet obyvatel, %	Počet obyvatel žijících v místech s překročeným hlukovým limitem - Zdroj: KHS, MZČR, KÚ
Střední délka života	Počet obyvatel	Střední délka života obyvatel kraje (celkem, muži, ženy). Zdroj: ÚZIS
Kojenecká úmrtnost	Počet	Počet zemřelých kojenců (do 1 roku věku) připadající na 1 000 živě narozených dětí v příslušném období. Zdroj: MPSV, ÚZIS
Index stáří	%	Poměr osob ve věku nad 65 let věku a více k počtu dětí ve věku 0 -14 let. Zdroj: MPSV
Procento nezaměstnaných	%	Podíl počtu dosažitelných, neumístěných uchazečů o zaměstnání, občanů ČR a občanů EU (EHP), vedených úřady práce podle bydliště uchazeče ke konci sledovaného měsíce. – Zdroj: MPSV, ÚZIS

16. NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Popis konceptu ÚPmB

Hodnocený Koncept Územního plánu města Brna (koncept ÚPmB) je zpracován pro území statutárního města Brna (s drobou výjimkou – silnice R43), které je tvořeno 29 městskými částmi. Koncept ÚPmB zahrnuje 3 varianty řešení (třetí varianta byla připravena s časovým odstupem 1,5 roku). Varianty se výrazně neliší variantním řešením protipovodňové ochrany a v zásadě invariantní jsou navržené principy ochrany přírodního zázemí města Brna. Nosným prvkem variantního řešení je rozvoj průmyslové zóny Tuřany – Šlapanice, která generuje rozvoj přilehlých oblastí města. Využití rozvojové oblasti Dolních Heršpic a Přízřenice je co do rozsahu ploch totožné pro všechny varianty, ale liší se v plochách výroby a bydlení. Varianta I a II počítá s vedením R43 v tzv. bystrcké stopě. Varianta III se oproti zbývajícím liší vedením koridoru silnice R43 mimo území města Brna (tzv. Boskovickou brázdou).

Koncept ÚPmB bude po schválení představovat důležitý koncepční materiál, který bude stěžejním způsobem ovlivňovat územní rozvoj statutárního města Brna. Nový Územní plán města Brna je připravován s výhledem platnosti v letech 2010 – 2020.

Cílem konceptu ÚPmB je stanovit uspořádání a limity řešeného území z lokálního hlediska a zároveň vymezit rozvojové lokality, koridory dopravy a technické infrastruktury nadmístního a místního významu, regionální a nadregionální územní systém ekologické stability a další území specifických zájmů. Úkolem konceptu ÚPmB je dále stanovit územní podmínky pro ochranu a rozvoj přírodních, kulturních, krajinných a civilizačních hodnot území, vymezit území se shodným typem krajiny a stanovit cílové charakteristiky krajiny.

Hlavní smysl posuzované koncepce spočívá ve vytvoření předpokladů pro dosažení hlavního cíle a zásad konceptu ÚPmB, jejichž uplatnění je předpokládáno v důsledku realizace jednotlivých záměrů, které jsou uvedeny jako veřejně prospěšné stavby, resp. veřejně prospěšná opatření apod. Koncept ÚPmB je významným nástrojem pro ovlivňování tvorby územně plánovací dokumentace na úrovni města a též požadavky na koordinaci územních plánů okolních obcí.

Z formálního hlediska je posuzovaný dokument „Koncept územního plánu města Brna“ tvořen jednou částí: návrhem a odůvodnění návrhu. Dokument obsahuje textovou a grafickou část.

Grafická část konceptu ÚPmB zahrnuje výkresy v měřítku 1:10 000 až 1:100 000 pro jednotlivé hodnocené návrhy (uspořádání území města, plochy a koridory nadmístního významu, veřejně prospěšné stavby a opatření, dopravní infrastruktura, technická infrastruktura, koordinační výkres a další).

Vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB

Důvodem pro vypracování Vyhodnocení vlivu na životní prostředí je skutečnost, že uvedená koncepce, jakožto územně plánovací dokumentace, podléhá vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území podle § 37 odst. 1 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Cílem předloženého „Vyhodnocení vlivů“ je popsat a kvantifikovat očekávané vlivy realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví obyvatel.

Z věcného hlediska je celkové posouzení konceptu ÚPmB na životní prostředí a veřejné zdraví provedeno ve 3 úrovních:

1. Strategické,
2. Kvantitativní,
3. Kvalitativní.

V rámci strategického posouzení (dle bodu 1) je porovnáváno zaměření hlavního cíle a zásad územního plánu vůči udržitelnému rozvoji a cílům v oblasti životního prostředí (slovně).

Kvantitativní hodnocení (dle bodu 2) je založeno na bilančním porovnání ukazatelů návrhových ploch a ploch přestavby apod. a určení výhodnější varianty ÚPmB z hlediska dopadů na životní prostředí.

Pro účely kvalitativního vyhodnocení (dle bodu 3) koncepce na složky životního prostředí byla zvolena expertní metoda hodnocení všech navržených rozvojových území a strategických veřejně prospěšných staveb v oblasti dopravy a kanalizací. Základním podkladem byly koordinační výkresy

variant, které zobrazují průmět záměrů ÚPmB do složek životního prostředí ve městě Brně. Výsledky byly zaznamenány do matic a doplněny vysvětlujícím komentářem.

V rámci vyhodnocení vlivů ÚPmB je hodnocen vliv na složky životního prostředí (obyvatelstvo, flora, fauna, územní systém ekologické stability, voda, ovzduší, klima, půda, horninové prostředí, krajina, kulturní dědictví a hmotné statky). Vliv je hodnocen jak u větších rozvojových území města Brna (rozvojových lokalit), tak i u jednotlivých záměrů místního a nadmístního významu (strategické veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury, kanalizací) dle kapitoly 16.1.4 Konceptu ÚPmB. Obecně vymezené protipovodňové opatření nelze bez podrobnějších informací posoudit.

Vyhodnoceny jsou vlivy navrhovaného řešení jak na zemědělský půdní fond, tak na pozemky, určené k plnění funkcí lesa. Tabulkově je vyhodnocena struktura půdního fondu a bilanční vyhodnocení záboru ZPF resp. PUPFL (viz část 7. textové části konceptu ÚPmB).

Vliv hodnoceného konceptu ÚPmB na soustavu NATURA 2000 byl posouzen ve zvláštní části B. v rámci tohoto vyhodnocení.

ÚPmB bude určovat podmínky lokálního a nadmístního významu pro rozvoj území, které svým rozsahem nebo důsledky mohou zasáhnout a ovlivnit využívání území okolních obcí (k omezení suburbanizace).

Způsob hodnocení vlivů konceptu ÚPmB na životní prostředí

Hodnocení vlivů záměrů (konceptu ÚPmB) bylo provedeno kvalitativním posouzením, nakolik navrhované záměry ovlivňují složky životního prostředí, a to ať již pozitivně či negativně, nebo žádný podstatný vliv nemají nebo je nelze hodnotit.

Pro hodnocení záměrů konceptu ÚPmB byla použita stupnice hodnocení vlivů na životní prostředí, která charakterizovala očekávané vlivy záměru od silně pozitivního (+2 body) až do silně negativního vlivu (-2 body). Číselné vyjádření hodnocení představuje celkový výsledek systematického hodnocení záměru. Tam, kde to bylo možné a účelné, bralo hodnocení v úvahu klasifikaci vlivů dle Směrnice 2001/42/EC, která kategorizuje environmentální vlivy podle jejich pravděpodobného charakteru a rozsahu působení (pozitivní nebo negativní působení na životní prostředí, přímý nebo nepřímý charakter vlivu, doba trvání, spolupůsobení jiných vlivů, oblasti předpokládaného dopadu apod.).

Při hodnocení byly použity mapové podklady (zejména koordinační výkresy konceptu ÚPmB, výkresy dopravní infrastruktury, kanalizací, ZPF apod.) znázorňující hlavní průměty posuzovaných záměrů a základních složek životního prostředí. Návrhy ploch a koridorů pro umístění strategických záměrů byly hodnoceny samostatně pomocí matic a pro přehlednost jsou výsledky hodnocení zapracovány do souhrnných tabulek, které zahrnují společné hodnocení celého týmu zpracovatele SEA. U každého posuzovaného záměru byl uveden i komentář a případné doporučení. V rámci vymezených rozvojových lokalit územně plánovací dokumentací se předpokládá využití pouze části území k zástavbě, některé z nich v sobě zahrnují zároveň konkrétní veřejně prospěšné stavby (např. dopravní stavby, kanalizace), které byly hodnoceny samostatně v dalších maticích.

Při kvantifikaci vztahů záměru k životnímu prostředí byl silný pozitivní vliv (+2 bodů) nalezen u záměru, který by v důsledku jeho realizaci vytvářel předpoklady pro udržitelný rozvoj území (například, většina rozvojových lokalit určených k bydlení), spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí a pro udržitelný hospodářský rozvoj, předpokládající soudržnost společenství obyvatel území a uspokojení potřeby současné generace, aniž by tím ohrožoval podmínky života budoucích generací.

Silně negativní vlivy (-2 body) na životní prostředí byly naproti tomu nalezeny u záměrů převážně rozvojových lokalit, liniových staveb dopravní infrastruktury, jejichž realizace se dotýká obyvatel, ÚSES případně ZCHÚ. Sřet byl indikován zejména v důsledku potenciálních negativních vlivů na krajinu, ÚSES a méně již na ZCHÚ. Nejedná se však o sřet vymezeného koridoru s plochami I. třídy ochrany CHKO nebo maloplošnými ZCHÚ (s výjimkou navržené sjezdovky v Pisárnách).

Očekávané vlivy realizace konceptu ÚPmB na životní prostředí

V rámci kvalitativního posouzení územně plánovací dokumentace „Koncept územního plánu města Brna“ byl hodnocen vliv na:

- strategické veřejně prospěšné stavby (dopravní),
- strategické veřejně prospěšné stavby (kanalizační)
- rozvojové lokality ÚPmB (varianty).

Souhrnné výsledky kvalitativního vyhodnocení záměrů jsou uvedeny pro strategické VPS dopravní, VPS kanalizační a rozvojové lokality v následujícím textu.

Převážná většina posuzovaných návrhů pro umístění koridorů dopravní infrastruktury v ÚPmB (6) vykazuje mírně negativní až mírně pozitivní vlivy. Část (8) posuzovaných návrhů (R43 v Boskovické brázdě, VMO Heršpická-Bratislavská radiála, JVT, JZT, zkapacitnění D1, MÚK Průmyslová – Hanácká, obchvat Tuřan a severní obchvat Modřic) byla hodnocena silně negativně na dílčí složky životního prostředí, jedná o převážně o vliv na obyvatelstvo, ovzduší, průmět v krajině a/nebo zábor půdy (v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF).

Dopravní záměry (R43 Boskovická brázda, VMO Heršpická – Bratislavská radiála, zkapacitnění D1 a MÚK Průmyslová) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo a ovzduší (4x). Silně negativní vliv na půdu (5x) bude v případě (JVT, JZT, zkapacitnění D1, obchvatu Tuřan a Modřic). Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě JVT a JZT s ohledem na rozsah a průmět koridorů do volné krajiny.

Ostatní dopravní záměry (přeložky, obchvaty) zlepší imisní a hlukovou zátěž v obydlých oblastech a obcích (mírně pozitivní vliv na obyvatelstvo).

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky vykazuje dopravní záměr – přestavba železničního uzlu Brno.

Záměry pro umístění koridorů a ploch technické infrastruktury kanalizací v konceptu ÚPmB (11) byly hodnoceny silně pozitivně až mírně negativně. Silně pozitivní vliv kanalizačních staveb bude na obyvatelstvo, vodu a hmotné statky. Hlavní přínos je očekáván ve zlepšení jakosti povrchových vod a omezení rizik kontaminace podzemních vod. Mírně negativní až neutrální bude vliv na půdu, horninové prostředí, ovzduší a klima, který se projeví spíše přechodně během výstavby nebo rekonstrukce. Vlivy na přírodu, krajinu a ÚSES budou mírně negativní až silně pozitivní s ohledem na způsob provedení kanalizačních staveb a míru dotčení přírodě blízkých lokalit či biotopů např. v koridorech řek Svatky a Svitavy.

Záměry rozvojových lokalit (RL) všech variant (V-01, V-02 a V-03) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo (celkem 6x) a silně negativně v případě vlivu na ovzduší (V-02 a V-03) (celkem 4x). Je patrné, že rozvojové lokality výrobní vykazují vyšší nárůst dopravy, lokálních spalovacích zdrojů než RL smíšené, nebo určené k bydlení. Výsledkem je vyšší imisní zatížení a také expozice obyvatel hlukem. Silně negativní vliv na půdu (celkem 14x) bude v případě RL (pro variantu I B-01, B-02, B-06, B-07, B-08, B-09, V-01, V-02, pro variantu II B-01, B-04, B-06, V-01, V-02, S-01 a pro variantu III B-01, B-03, B-05, V-01, V-02 a S-01). Důvodem je vysoký výskyt kvalitních zemědělských půd (ZPF I.a II. třídy ochrany) zejména v jižní a západní části města Brna. Variantní řešení by znamenalo opět výrazný zábor bonitních půd. Je proto velmi obtížné nalézt vhodnější rozvojové plochy v podobném rozsahu. Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě (varianty I B-06, V-03 a B-04 varianty II a B-03 varianty III) s ohledem na jejich rozsah a průmět těchto rozvojových ploch do volné krajiny (celkem 4x). Bude však záviset na míře ovlivnění skladebných prvků ÚSES a ovlivnění krajinného rázu.

Potenciální riziko významně negativního vlivu u některých opatření bylo konstatováno z důvodu aplikace principu předběžné opatrnosti, např. vzhledem k šířce vymezení koridorů pro umístění záměrů a v případě obecného vymezení protipovodňových staveb apod. Při dodržení navržených konkrétních doporučení lze u těchto záměrů konstatovat nulový vliv na lokality soustavy Natura 2000, ÚSES a ZCHÚ.

Z hlediska veřejného zdraví bude mít koncept ÚPmB pozitivní vliv na zdraví, neboť většina navržených a posuzovaných záměrů vykazuje zlepšení životních podmínek a determinant zdraví obyvatel, snížení hlukové zátěže a zátěže znečištění ovzduší. Pouze 8 záměrů bylo hodnoceno silně negativně až neutrálně.

Pro zdraví je významným pozitivním záměrem výstavba silničních obchvatů měst a obcí a v některých případech chybějících komunikací, které zlepší imisní zátěž ovzduší a hlukovou situaci v místech, kde lidé bezprostředně žijí a současně s tím zlepší:

- Bezpečnost, vyjádřenou počtem dopravních nehod, zejména chodců, cyklistů a dětí,
- Zdravotní stav dětí s následnými chronickými dýchacími potížemi a vyjádřený aditivním procentem úmrtnosti na všechny diagnózy, kardiovaskulární nemoci a nádory.

Opatření k minimalizaci negativních vlivů konceptu na životní prostředí a veřejné zdraví

Vzhledem k tomu, že předložené Vyhodnocení Konceptu územního plánu města Brna nevylučuje u některých plánovaných záměrů vznik negativních vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, je nezbytné tyto potenciální nepříznivé vlivy v co největší míře eliminovat nebo minimalizovat. Pro zmírnění nepříznivých vlivů je nutno v dalších stupních přípravy projektové dokumentace respektovat zejména následující připomínky:

1. Všechny hodnocené záměry, obsažené v příloze č.1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, budou podrobeny procesu EIA. V případě variantního řešení záměru bude vybrána ta varianta, u které budou dopady na životní prostředí a veřejné zdraví přijatelnější.
2. Umístění převážně liniových staveb JZT, JVT, rozvojových lokalit B-06-I., V-03-I., B-04-I., u kterých nelze vyloučit negativní vliv na krajinu, ÚSES případně ZCHÚ, musí předcházet důkladné vyhodnocení vlivů na životní prostředí, zejména na krajinu a biotickou složku.
3. Výstavba nadmístních komunikací (zkapacitnění D1, JZT, JT, JVT, R43) mimoúrovňové křižovatky (MÚK na D1 Průmyslová-Hanácká) by měla být provedena po důkladném vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (EIA včetně zpracování rozptylové a hlukové studie, volba nejprůběžnější varianty dopravně-technického řešení plánované stavby). Opatření k eliminaci možných negativních vlivů na životní prostředí, která budou v rámci procesu EIA navržena, je potřeba přijmout jako závazná.
4. Při realizaci staveb, koridorů liniových staveb v lokalitách mimo „zastavěná území“ v maximální míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany), respektive PUPFL, zvláště chráněných území a území soustavy NATURA 2000. Opatření k eliminaci možných negativních vlivů na životní prostředí, která budou v rámci procesu EIA navržena by měla být u jednotlivých staveb závazná.
5. Před realizací dopravních staveb na území města Brna resp. navrhovaných konceptem ÚPmB by měla být pro každou dopravní stavbu zpracována rozptylová a hluková studie. Opatření k eliminaci možných negativních vlivů na životní prostředí, která budou v rámci jednotlivých studií navržena, budou závazná.
6. Je doporučeno provádět hodnocení ukazatelů vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v pravidelných intervalech ve vazbě na aktualizaci ÚPmB v souladu s ustanoveními stavebního zákona.
7. V případě nadmístních dopravních komunikací a VMO řešit současně protihlukovou ochranu z dopravy silniční. V některých případech provést protihluková opatření i na železnici.
8. Při zkapacitnění D1 a výstavbě MÚK je nutno řešit spolu s protihlukovou ochranou a ochranou před působením imisí z dálnice D1 a zároveň s regulací dopravy (např. snížení rychlosti = snížení emisí).
9. Smíšené zóny nesmí obsahovat významné zdroje znečištění ovzduší a stacionární zdroje hluku, aťhovaná doprava nesmí zhoršit stávající hluk a imise.
10. Při rozvoji městských částí vycházet z dopravní obslužnosti veřejnou dopravou, která je předmětem ročního kontraktu Magistrátu a dopravce.
11. Realizovat další opatření ke snížení v současnosti nejvýznamnějšího příspěvku dopravy k hlukové situaci a ke znečištění ovzduší benzenem, oxidem dusičitým a suspendovanými částicemi PM₁₀. V oblastech, kde jsou obyvatelé více obtěžováni hlukem a rušení ve spánku, by měly být provedeny stavby obchvatů a technických prvků co nejdříve.

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 cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

17. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDRĚNÍ

Součástí tohoto vyhodnocení vlivu konceptu ÚPmB na životní prostředí a veřejné zdraví je Souhrnné vypořádání závěru ze zjišťovacího řízení a koordinovaného stanoviska obdržené ke koncepci.

Posouzení konceptu ÚPmB probíhá dle díkce s §47 odst. 2 stavebního zákona a přiměřeně se postupuje dle § 10i, odstavce 3 zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění. V této fázi řízení nejsou vypořádávány žádná stanoviska dotčených orgánů státní správy a samosprávy ani veřejnosti.

17.1 Souhrnné vypořádání Závěru ze zjišťovacího řízení

Obsah a rozsah Vyhodnocení dále vychází ze stanoviska („závěrů zjišťovacího řízení“) k návrhu zadání Územního plánu města Brna podle §20 odst. 3 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů vydaných odborem životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 27.9.2005, pod č.j. JMK35617/2005/OŽP/Mar.

Dle Závěru zjišťovacího řízení naplňuje „návrh Zadání Územního plánu statutárního města Brna“ díkci ustanovení § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

Krajský úřad Jihomoravského kraje požaduje zpracovat vyhodnocení konceptu nejen v rámci základních zákonných požadavků daných § 2, § 10i, ale také se zaměřením na aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona. V době vydání se toto stanovisko vztahovalo k variantě I a II konceptu ÚPmB.

OŽP, KÚ JmK posoudil předložený návrh zadání z hlediska možných dopadů na jednotlivé složky životního prostředí.

- 1) Je nutné respektovat stanovená záplavová území, proto je nutné vyloučit v ÚP novou zástavbu na dosud nezastavěných stanovených záplavových územích. Rovněž musí být vymezeno území pro vybudování protipovodňových ochranných a revitalizaci vodních toků a jejich pobřežních zón. ÚPD zpracovat v souladu s Plánem rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje.

Zdůvodnění:

Stanovení nezastavitelných ploch je úkolem zpracovatele resp. pořizovatele ÚP, avšak toto vymezení musí být respektováno v rámci stavebních řízení. Z pohledu zpracovatele SEA je nutné odpovědně zvážit umístění staveb, které by mohly mít negativní vliv na jakost povrchových a podzemních vod (zařízení na shromažďování a odstraňování odpadů, skladování chemických látek apod.). Rovněž vhodné řešení protipovodňové ochrany, revitalizace vodních toků a jejich pobřežních zón je žádoucí z pohledu ochrany životního prostředí (pobřežní biotopy, zachování přirozené funkce niv).

- 2) Vyhodnocení dopadu konceptu na pozemky určené k plnění funkce lesa, dotčení těchto pozemků by mělo být jen v nezbytných a řádně odůvodněných případech, stejně tak umístění staveb ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa, které svou existencí a svým provozem neohroží plnění funkcí lesů na přilehlých pozemcích. V návrhu „Zadání“ připomínka k bodu 9.1.4 písm. A. „současný stav“ na str. 24 je uvedeno, že „problémem, jsou nevhodné způsoby hospodaření např. holosečné způsoby obnovy)...“ z toho důvodu, že stávající porosty nevhodné druhové skladby zpravidla nelze přeměnit na jinou stanovištně vhodnou druhovou skladbu jinak než holou sečí s následným umělým zalesněním vhodnými dřevinami a dále z důvodu, že ne na všech stanovištích se daří lesní porosty obnovit přirozeným způsobem.

Zdůvodnění:

Zpracovatel SEA se připojuje k návrhu orgánu státní správy lesů, že holosečný způsob hospodaření v ÚP není možné obecně považovat za problém, ale za jeden z možných způsobů těžby s přihlédnutím k praktickým možnostem a zkušenostem. Je však vhodné konzultovat alternativní způsoby s orgány státní správy lesů i orgány ochrany přírody (Pozn.: Zkušenosti zpracovatele SEA z projektu Implementace soustavy Natura 2000 v ČR, 2005). Posouzení vlivů na pozemky určené k plnění funkce lesa je součástí tohoto vyhodnocení.

- 3) Zpracovatelé jsou povinni řídit se zásadami ochrany ZPF (§4 zákona), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF nejvýhodnější. Vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením. Návrhy ÚPD a ÚPP musí být již v období zpracování konceptů projednány s orgány ZPF a před schválením opatřeny jejich souhlasem.

Zdůvodnění:

Z pohledu zpracovatele SEA je navržený postup optimální v zájmu ochrany ZPF. Součástí vyhodnocení je posouzení vlivů řešení ÚPmB na půdu resp. zábor ZPF. V rámci rozvojových lokalit je sledován zábor ZPF zejména I. a II. třídy ochrany a promítán do klasifikace dle stupnice (-2/+2).

- 4) Stanovisko podle §45i odstavce 1 zákona č. 114/1992 Sb. uvádí, že nelze vyloučit významný vliv na evropsky významné lokality Bílá hora, Bosonožský hájek, Hobrtenky, Kamenný vrch, Moravský kras, Nad Brněnskou přehradou, Netopýrky, Pisárky, Stránská skála. Vzhledem výše uvedenému závěru musí být hodnocený záměr předmětem posouzení důsledků své realizace na daná území soustavy Natura 2000 podle ustanovení § 45 h, i téhož zákona.

Zdůvodnění:

Součástí tohoto vyhodnocení je posouzení vlivu ÚPmB na výše jmenované lokality soustavy NATURA 2000, které je uvedeno v příslušných kapitolách (v části B.) a jako samostatná příloha tohoto vyhodnocení.

- 5) Nutné respektovat vymezení územního systému ekologické stability, přírodní parky Podkomorské lesy a Baba a hranice vyhlášených zvláště chráněných území včetně jejich ochranných pásem do 50 m od hranic zvláště chráněných území. Přírodní rezervace Kamenný vrch je vymezena zřizovacím předpisem. Bylo upozorněno na nesprávné vymezení některých zvláště chráněných území (Břenčák, Netopýrky a Žabětínský rybník).

Zdůvodnění:

Z pohledu ochrany přírody je nezbytné respektovat územní systémy ekologické stability, přírodní parky a hranice vyhlášených zvláště chráněných území včetně jejich ochranných pásem. Zpracovateli resp. pořizovateli je doporučeno správně vymezit výše citovaná zvláště chráněná území.

- 6) Krajský úřad Jihomoravského kraje jako věcně a místně příslušný úřad ve smyslu ustanovení § 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), tímto vydává závěr zjišťovacího řízení podle ustanovení § 10i odst. 3 citovaného zákona.

Územní plán Statutárního města Brna bude posuzován ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů.

Nutnost posouzení vyplývá z toho, že územní plán stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů z přílohy č. 2 citovaného zákona a současně ve fázi předloženého návrhu zadání nemůže orgán ochrany přírody vyloučit vliv územního plánu na území soustavy Natura 2000. Nedílnou součástí konceptu Územního plánu Statutárního města Brna bude vyhodnocení vlivů na životní prostředí zpracované autorizovanou osobou ve smyslu uvedeného zákona. Součástí konceptu bude dále posouzení z hlediska vlivu na lokality Natura 2000 zpracované podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhodnocení musí postihnout vlivy navrhovaného územního plánu na složky životního prostředí, území soustavy Natura 2000 a na veřejné zdraví. Součástí vyhodnocení bude i návrh opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zdůvodnění:

V rámci posouzení vlivů územního plánu města Brna je postupováno podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k očekávanému rozšíření vyhodnocení o 3. variantu ÚPmB, je vyhodnocení vlivů na životní prostředí zpracováno podle osnovy uvedené v příloze stavebního zákona, která v zásadě odpovídá příloze č. 9 zákona č. 100/2001 Sb.

Součástí tohoto vyhodnocení je posouzení vlivu ÚPmB na území soustavy NATURA 2000 a na veřejné zdraví zpracované autorizovanými osobami viz příloha tohoto vyhodnocení.

17.2 Souhrnné vypořádání Koordinovaného stanoviska

Obsah a rozsah vyhodnocení územního plánu na životní prostředí byl dále upřesněn v návrhu změny zadání nového územního plánu města Brna - v koordinovaném stanovisku ve smyslu § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, ze dne 25.4.2007, pod č.j. JMK 40942/2007 (pro III. variantu).

OÚPSŘ vydal za krajský úřad Jihomoravského kraje ve smyslu § 4 odst. 6 stavebního zákona toto koordinované stanovisko, ve kterém dle díky s §47 odst. 2 stavebního zákona uplatňuje požadavky na obsah územního plánu vyplývající ze zvláštních právních předpisů a požadavek na vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí.

Zadání územního plánu bylo na základě usnesení Zastupitelstva města Brna touto změnou rozšiřováno o 3. variantu konceptu bez rychlostní komunikace R43.

K původní variantě zadání se OŽP, Jihomoravského kraje vyjádřil stanoviskem č.j. JMK 35617/2005/OŽP/Mar ze dne 27.9.2005, toto stanovisko se doplňuje o následující. Níže je uvedeno vypořádání připomínek relevantních bodů pro posuzovatele. Shodné body, které již byly vypořádány v kap. 17.1, nebyly v této části opakovány.

- 1) Krajský úřad uvádí, že je nutno respektovat studie a plány zpracované Jihomoravským krajem na úseku vodního hospodářství.

Zdůvodnění:

Obdobná připomínka byla vypořádána v bodě 1) kap. 17.1.

- 2) Orgán ochrany přírody požaduje stanovit v územním plánu pro plochy krajinné zeleně, které jsou součástí regionálního územního systému ekologické stability (biokoridorů a biocenter), takové regulační podmínky, které by omezily umístování inženýrských sítí a dalších liniových staveb do těchto ploch. Za přípustné považuje orgán ochrany přírody pouze stavby přecházející přes skladební prvky územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES) ve směru kolmém, naprosto nevhodné jsou stavby navrhované v souběhu s vedeným skladebním prvkem ÚSES. Tímto opatřením se zabrání omezování výsadby dřevin do skladebních prvků ÚSES v ochranných pásmech liniových staveb a budou tak zlepšeny podmínky pro zachování ekologicko-stabilizační funkce ÚSES. V souvislosti s tímto požadavkem považuje Krajský úřad Jihomoravského kraje za vhodné, aby byl návrh regulativů konzultován s orgánem ochrany přírody, OŽP KrÚ JmK. Současně bylo upozorněno na nesprávné vymezení některých zvláště chráněných území (Břenčák, Netopýrky, Velká Klajdovka a Žebětínský rybník) v mapové příloze „Limity využití území“.

Zdůvodnění:

Tento požadavek se primárně vztahuje na zpracovatele ÚPmB. Zpracovatel vyhodnocení promítl tento požadavek do posuzování vlivů návrhů ploch a koridorů ÚPmB. Konkrétně byl hodnocen vliv návrhů

plach a koridorů na složku ÚSES rozvojových plach a strategických staveb (dopravní stavby a kanalizační stoky).

- 3) Nadále platí závěr zjišťovacího řízení uplatněný ve stanovisku zdejšího odboru č.j. JMK 35617/2005/OŽP/Mar ze dne 27.9.2005 v tom smyslu, že Územní plán města Brna bude posuzován ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. Rámcový obsah vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí je nově stanoven též v příloze zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon. Vyhodnocení mj. stanoví pořadí vhodnosti jednotlivých řešených variant z hlediska dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení SEA zpřesní obdobné hodnocení provedené ke koncepčnímu materiálu Strategie pro Brno (INVESTprojekt NNC, s.r.o., únor 2007), neboť pro některé priority, cíle a opatření stanovené ve Strategii pro Brno v obecné rovině vymezuje územní plán konkrétní rozvojové plochy. Dále je nezbytné, aby SEA hodnocení zohlednilo výstupy oborových koncepčních materiálů města Brna v oblasti ŽP (např. programu zlepšování kvality ovzduší, programu snižování emisí a imisí, energetické koncepce), neboť stav některých složek životního prostředí může představovat významný limitující faktor některých rozvojových aktivit (imisní stropy, překračování imisních limitů).

Zdůvodnění:

Rozvojové plochy, které byly rozpracovány v ÚPmB na základě priorit, cílů a opatření stanovených ve Strategii pro Brno, byly posouzeny v kapitole 11. tohoto vyhodnocení. Závěry posouzení jsou obsaženy také v kapitole 18.

Relevantní koncepce na národní úrovni, na úrovni Jihomoravského kraje a na úrovni statutárního města Brna byly zhodnoceny v kapitole 7. Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace bylo zpracováno maticovou formou v kap. 14.

Z hlediska postupu posouzení bylo podstatné následující sdělení. Odbor dopravy, krajského úřadu Jihomoravského kraje v odůvodnění uvádí, že Generel dopravy JMK ani Generel krajských silnic JMK při utváření silniční sítě nepočítá s nerealizací R43 na území města Brna.

18. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI

Posouzení vlivů konceptu ÚPMB na životní prostředí zahrnovalo kvantitativní a kvalitativní hodnocení. Kvantitativní hodnocení se zaměřilo na porovnání záboru navržených ploch konceptu ÚPMB variant. Kvalitativní hodnocení se týkalo posouzení strategického cíle a šesti zásad, dopravních záměrů, kanalizačních staveb a rozvojových lokalit, které se lišily v jednotlivých variantách. Z důvodu obecného vymezení protipovodňových opatření jako strategické stavby ji nebylo možné posuzovat.

Hlavní cíl konceptu ÚPMB explicitně uvádí podporu „trvale udržitelného rozvoje“ a přeneseně i jeho environmentálního pilíře. Priority konceptu ÚPMB vytváří podmínky pro snižování zátěže životního prostředí a pro kvalitní obytné prostředí města (zásada 3.), podporují ochranu a obnovu přírodních a krajinných hodnot (zásada 4.) a upřednostňují využití zanedbávaných území (brownfields) na rozdíl od záboru půdy (ZPF, LPF) (zásada 5.). Pět ze šesti zásad konceptu ÚPMB má silnou vazbu na environmentální pilíř.

Převážná většina posuzovaných návrhů pro umístění koridorů dopravní infrastruktury v ÚPMB (6) vykazuje mírně negativní až mírně pozitivní vlivy. Část (8) posuzovaných návrhů (R43 v Boskovické brázdě, VMO Heršpická-Bratislavská radiála, JVT, JZT, zkapacitnění D1, MÚK Průmyslová – Hanácká, obchvat Tuřan a severní obchvat Modřic) byla hodnocena silně negativně na dílčí složky životního prostředí, jedná o převážně o vliv na obyvatelstvo, ovzduší, průmět v krajině a/nebo zábor půdy (v plochách I. a II. třídy ochrany ZPF).

Dopravní záměry (R43 Boskovická brázda, VMO Heršpická – Bratislavská radiála, zkapacitnění D1 a MÚK Průmyslová) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo a ovzduší (4x). Silně negativní vliv na půdu (5x) bude v případě (JVT, JZT, zkapacitnění D1, obchvatu Tuřan a Modřic). Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě JVT a JZT s ohledem na rozsah a průmět koridorů do volné krajiny.

Ostatní dopravní záměry (přeložky, obchvaty) zlepší imisní a hlukovou zátěž v obydlených oblastech a obcích (mírně pozitivní vliv na obyvatelstvo).

Silně pozitivní vliv na obyvatelstvo a hmotné statky vykazuje dopravní záměr – přestavba železničního uzlu Brno.

Záměry pro umístění koridorů a ploch technické infrastruktury kanalizací v konceptu ÚPMB (11) byly hodnoceny silně pozitivně až mírně negativně. Silně pozitivní vliv kanalizačních staveb bude na obyvatelstvo, vodu a hmotné statky. Hlavní přínos je očekáván ve zlepšení jakosti povrchových vod a omezení rizik kontaminace podzemních vod. Mírně negativní až neutrální bude vliv na půdu, horninové prostředí, ovzduší a klima, který se projeví spíše přechodně během výstavby nebo rekonstrukce. Vlivy na přírodu, krajinu a ÚSES budou mírně negativní až silně pozitivní s ohledem na způsob provedení kanalizačních staveb a míru dotčení přírodě blízkých lokalit či biotopů např. v koridorech řek Svatky a Svitavy.

Záměry rozvojových lokalit (RL) všech variant (V-01, V-02 a V-03) byly hodnoceny silně negativně z hlediska vlivů na obyvatelstvo (celkem 6x) a silně negativně v případě vlivu na ovzduší (V-02 a V-03) (celkem 4x). Je patrné, že rozvojové lokality výrobní vykazují vyšší nárůst dopravy, lokálních spalovacích zdrojů než RL smíšené, nebo určené k bydlení. Výsledkem je vyšší imisní zatížení a také expozice obyvatel hlukem. Silně negativní vliv na půdu (celkem 14x) bude v případě RL (pro variantu I B-01, B-02, B-06, B-07, B-08, B-09, V-01, V-02, pro variantu II B-01, B-04, B-06, V-01, V-02, S-01 a pro variantu III B-01, B-03, B-05, V-01, V-02 a S-01). Důvodem je vysoký výskyt kvalitních zemědělských půd (ZPF I.a II. třídy ochrany) zejména v jižní a západní části města Brna. Variantní řešení by znamenalo opět výrazný zábor bonitních půd. Je proto velmi obtížné nalézt vhodnější rozvojové plochy v podobném rozsahu. Vliv na krajinu, ÚSES bude silně negativní v případě (varianty I B-06, V-03 a B-04 varianty II a B-03 varianty III) s ohledem na jejich rozsah a průmět těchto rozvojových ploch do volné krajiny (celkem 4x). Bude však záviset na míře ovlivnění skladebných prvků ÚSES a ovlivnění krajinného rázu.

Silně až mírně pozitivní vlivy záměrů této koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly zjištěny u většiny rozvojových lokalit pro bydlení, přestavby železničního uzlu Brno (na obyvatelstvo), kanalizačních staveb (obyvatelstvo, voda).

Mírně pozitivní až mírně negativní vliv na kvalitu ovzduší byl indikován u většiny dopravních staveb (výstavba přeložek a obchvatů silnic první a druhé třídy). V důsledku realizace záměrů dojde v obydlených částech ke zlepšení kvality ovzduší (menší imisní zátěž oxidy dusíku, suspendovanými částicemi a uhlovodíky). Naopak zhoršení imisní situace lze očekávat v blízkém okolí trasy plánovaných dopravních staveb (okruhů, obchvatů) nebo nastane přechodně při výstavbě (suspendované částice).

Potenciální riziko významně negativního vlivu u některých záměrů bylo konstatováno z důvodu aplikace principu předběžné opatrnosti, např. vzhledem k šířce vymezení koridorů pro umístění záměrů apod. Při aplikaci navržených konkrétních doporučení však lze u těchto záměrů konstatovat nulový vliv na lokality soustavy Natura 2000 (s výjimkou EVL Pisárky), ÚSES a ZCHÚ.

Z hlediska veřejného zdraví bude mít koncept ÚPmB pozitivní vliv na zdraví, neboť většina navržených a posuzovaných záměrů vykazuje zlepšení životních podmínek a determinant zdraví obyvatel, snížení hlukové zátěže a zátěže znečištěním ovzduší (8 záměrů bylo hodnoceno silně negativně na obyvatelstvo).

Pro zdraví je významným pozitivním záměrem výstavba obchvatů, přeložek a okruhů. Dojde ke zlepšení imisí v místech, kde lidé bezprostředně žijí a současně s tím zlepší:

- Bezpečnost, vyjádřenou počtem dopravních nehod, zejména chodců, cyklistů a dětí,
- Zdravotní vliv znečištění ovzduší z dopravy s následnou chronickou nemocností dětí bronchitidou a astmatem a vyjádřený aditivním procentem úmrtnosti na všechny diagnózy, kardiovaskulární nemoci a nádory plic.

Z hlediska porovnání variant vychází příznivěji varianta II, pokud z ní bude vyloučen záměr sjezdovky v Pisárkách (střet s EVL Natura 2000) viz část B. tohoto vyhodnocení.

Vzhledem k tomu, že předložený koncept ÚPmB nevylučuje u některých plánovaných záměrů vznik negativních vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, je nezbytné potenciální nepříznivé vlivy minimalizovat. Pro zmírnění nepříznivých vlivů je nutno v dalších stupních přípravy projektové dokumentace respektovat zejména následující připomínky resp. opatření.

Všechny hodnocené záměry, obsažené v příloze č.1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, budou podrobeny procesu EIA. V případě variantního řešení záměru bude vybrána varianta, u které budou dopady na životní prostředí a veřejné zdraví přijatelnější.

Z varianty II konceptu ÚPmB vyloučit záměr výstavby lyžařské sjezdové trati, která má silně negativní vliv na celistvost a předmět ochrany EVL Pisárky.

V navržených koridorech liniových staveb zejména v lokalitách mimo „zastavěná území“ v maximální míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany), respektive PUPFL, zvláště chráněných území a území soustavy NATURA 2000.

Před realizací dopravních staveb na území města Brna by měla být pro každou dopravní stavbu zpracována rozptylová a hluková studie. Opatření k eliminaci možných negativních vlivů na životní prostředí, která budou v rámci jednotlivých studií navržena budou závazná.

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

K omezení výskytu negativních vlivů záměrů konceptu ÚPmB je potřeba dodržovat následující opatření:

- chránit ve zvýšené míře přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území;
- respektovat prvky ÚSES, ZCHÚ a pozitivní znaky charakteristik krajinného rázu;

- zajistit zlepšení současné hlukové situace v obytných částech a zlepšení imisí z dopravy. Rozvoj obytné zóny neřešit přiblížením k dopravním cestám. V místech současného ovlivnění hlukem ze železniční dopravy a silniční dopravy vyřešit i protihlukovou ochranu ze železnice;
- místa trvalého bydlení důsledně chránit před znečištěním ovzduší a před hlukem z průmyslových zón, zemědělství, překladišť a dopravy. Nezvyšovat emisní zátěž ze stacionárních zdrojů.

V rámci zjištěných a předpokládaných negativních vlivů záměrů ÚPmB na vybrané složky ŽP jsou doporučeny kompenzační opatření:

- při záboru ZPF (I. a II. třídy ochrany) je možné zajistit rekultivaci devastovaných ploch;
- pokud je dotčen ÚSES, krajina, fauna, flóra a ZCHÚ je navržena náhradní nebo dodatečná výsadba zeleně;
- v místech s vyšším imisním pozadím a v hustě obydlené oblasti je žádoucí výsadba ochranné zeleně (solitérů, stromořadí i parkových ploch) a ve spádových oblastech rozvoj aktivit cestovního ruchu, turistiky a rekreace.

Na základě posouzení vlivů Konceptu územního plánu města Brna na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že byly identifikovány převažující pozitivní vlivy této koncepce.

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 cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

S návrhem konceptu ÚPmB varianty II. lze souhlasit za předpokladu plnění výše uvedených opatření (vyloučení záměru sjezdovky v Pisárkách).

Návrh stanoviska:

Zpracovatel SEA předkládá následující návrh stanoviska podle § 22e zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Krajský úřad Jihomoravského kraje
 Odbor životního prostředí
 Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

V Brně, dne: 2009

Č.j.:

STANOVISKO K NÁVRHU KONCEPCE

**KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU
 MĚSTA BRNA (ÚPMB)**

podle § 22e zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
 a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
 ve znění pozdějších předpisů.

Předkladatel koncepce:

Statutární město Brno

Magistrát města Brna

Odbor územního plánování a rozvoje

Oprávněný zástupce předkladatele:

Ing. Dana Wendscheová, PhD.

Zpracovatelé posouzení:

Pavel Balahura – DHV CR

RNDr. Marek Banaš, Ph.D. (NATURA 2000) – autorizovaná osoba

Mgr. Bohdan Baron – DHV CR

Mgr. Vladimíra Khajlová

Mgr. Jana Vičarová (Kašková) – DHV CR

Ing. Tereza Maříková – DHV CR

MUDr. Eva Rychlíková (vlivy na zdraví) – Zdravotní ústav Kolín, autorizovaná osoba

Mgr. Tomáš Seidl

RNDr. Ivo Staněk – DHV CR, autorizovaná osoba

Ing. Jiří Vavřínek – DHV CR

Mgr. Martin Zoch, autorizovaná osoba

Průběh posuzování:

Pro zpracování vyhodnocení vlivů konceptu ÚPmB na životní prostředí byly rozhodující tato fakta:

1. Koncept ÚPmB byl zpracován pouze pro formální náležitosti obsah dokumentu, pro věcný obsah využil pořizovatel § 187 odst. 6 stavebního zákona a schválené zadání územního plánu ÚPmB.
2. Krajský úřad Jihomoravského kraje jako dotčený správní úřad ve smyslu § 20 odst. 3 stavebního zákona obdržel dne 9.9.2005 Oznámení o veřejném projednání Zadání Územního plánu statutárního města Brna (dále jen „návrh zadání“), ze dne 7.9.2005, který v souladu se stavebním zákonem a § 17 vyhlášky č. 135/2001 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, ve znění pozdějších předpisů, zajistil Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje jako pořizovatel územně plánovací dokumentace pro město Brno.
3. Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje obdržel „Návrh zadání Územního plánu Statutárního města Brna“ - stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí podle § 20 odst. 3 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, dopisem pod č.j. JMK35617/2005/OŽP/Mar ze dne 27.9.2005.
4. Krajský úřad Jihomoravského kraje vydal k návrhu změny zadání nového územního plánu města Brna - koordinované stanovisko ve smyslu § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, ze dne 25.4.2007, pod č.j. JMK 40942/2007 (pro III. variantu).

Dne 2009 byl na KÚ JmK předložen koncept ÚPmB včetně Vyhodnocení ve smyslu § 10f) zákona.

V průběhu procedury posuzování se uskutečnily konzultace (výrobní výbory) předkladatele a zpracovatele koncepce a také s příslušným úřadem KÚ JmK k jednotlivým aspektům zpracování Vyhodnocení i k proceduře posuzování vlivů na udržitelný rozvoj.

Stručný popis koncepce:

Koncept ÚPmB byl zpracován dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Koncept ÚPmB stanovuje základní principy a podmínky utváření města Brna uvedené v textové části resp. odůvodnění. Územní plán bude sloužit pro účely územního plánování a pro účely správného rozhodování o umístění činností, staveb, objektů a zařízení na území města Brna.

Vydaným územním plánem se řídí rozhodování územně a věcně příslušných orgánů státní správy a samosprávy při územním a stavebním řízení, popřípadě při správních řízeních souvisejících, nestanoví-li zvláštní předpisy jinak, jimiž se zakládá vznik, změna nebo zánik práv a povinností fyzických a právnických osob při uspořádání a užívání území.

Navržený rozsah rozvoje města proto vychází z naplnění zastavitelných ploch a ploch přestavby při zachování rovnováhy mezi ochranou přírodních hodnot města a jeho rozvojem. Potenciál města je stanoven ve variantách a je upřesněn cíli Konceptu.

I. Územní plán

- textová část a odůvodnění územního plánu
- tabulková část (struktura a zábory ZPF a PUPFL)

II. Grafická část

- výkresy a schémata

Obsah posuzovaného dokumentu – textové části včetně odůvodnění konceptu ÚPmB:

- 1) Brno v sídelní struktuře;
- 2) Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj;
- 3) Základní členění území;
- 4) Podmínky využití území;
- 5) Využití území, veřejná; infrastruktura;

- 6) Rozvojové lokality;
- 7) Územní studie a regulační plány;
- 8) Veřejně prospěšné stavby, opatření a asanace;
- 9) Ekonomická část;
- 10) Pojmy;
- 11) Údaje o splnění zadání;
- 12) Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond;
- 13) Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na pozemky určené k plnění funkce lesa;
- 14) Ochrana obyvatel;
- 15) Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj.

Cíl a zásady konceptu ÚPmB je v souladu s národními, regionálními a lokálními strategickými dokumenty (případně jejich návrhy). V rámci konceptu ÚPmB byly stanoveny zásady, které jsou důležitým rozhodovacím kritériem pro výběr záměrů, které je nutné upřednostnit.

Stručný popis posouzení:

Vyhodnocení vlivů ÚPmB na životní prostředí a veřejné zdraví bylo zpracováno v rozsahu přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a bylo provedeno v souladu se zákonem o posuzování vlivů zákona č. 100/2001 Sb..

Z věcného hlediska je celkové posouzení konceptu ÚPmB na životní prostředí a zdraví provedeno ve 3 úrovních:

1. Strategické,
2. Kvantitativní,
3. Kvalitativní.

V rámci strategického posouzení je porovnáváno zaměření hlavního cíle a zásad územního plánu vůči udržitelnému rozvoji a cílům v oblasti životního prostředí (slovně).

Na druhou stranu je nezbytné porovnat kvantitativní vlivy tří variant konceptu ÚPmB vzhledem k současnému ÚP s ohledem určení výhodnější varianty z hlediska dopadů na životní prostředí (ukazatele ploch návrhových a přestavby apod.).

V rámci kvalitativního posouzení územně plánovací dokumentace Koncept územního plánu města Brna byl hodnocen vliv na:

- strategické veřejně prospěšné stavby (dopravní),
- strategické veřejně prospěšné stavby (kanalizační)
- rozvojové lokality ÚPmB (bydlení, smíšené, výrobní).

Hodnocení vlivů záměrů (konceptu ÚPmB) bylo provedeno kvalitativním posouzením, nakolik navrhované záměry ovlivňují složky životního prostředí, a to ať již pozitivně či negativně, nebo žádný podstatný vliv nemají.

Posuzování bylo prováděno dle možností průběžně se zpracováním koncepce. K posouzení byla využita metoda klasifikace vlivů na složky životního prostředí dle směrnice 2001/42/EC (stupnice -2 až +2), to znamená porovnávání možného vlivu záměru ÚPmB na stanovené složky životního prostředí (tabulkově). Hlavní cíl a zásady konceptu ÚPmB byly komentovány slovně z hlediska vlivu na ŽP.

Další použitou metodou hodnocení je analýza grafických výstupů, pomocí které byl hodnocen průmět vymezených rozvojových lokalit a dále navržených ploch a koridorů pro umístění staveb (dopravních, kanalizačních) se složkami životního prostředí (viz mapové podklady ÚPmB).

Součástí posouzení konceptu ÚPmB bylo hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a to z hlediska důsledků na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a stav jejich ochrany z uvedených hledisek dle § 45h zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Toto hodnocení bylo provedeno pro EVL a PO na dotčeném území města Brna v části B a je součástí samostatné přílohy.

Vlivy na zdraví byly hodnoceny metodou zdravotních rizik imisí a hluku z dopravy v místech řešených změn. Pro hodnocení rizika imisí bylo použito hodnocení zdravotního rizika podle metodiky publikované US EPA a u hluku podle metodiky dané AN 14/2004 varianta II z roku 2007.

Závěry posouzení:

Na základě předložení konceptu ÚPmB a jeho vyhodnocení podle stavebního zákona resp. zákona č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, včetně vyhodnocení vlivů koncepce na vyhlášené evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle ustanovení § 45 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti a veřejného projednání

v y d á v á

Krajský úřad Jihomoravského kraje jako příslušný úřad podle § 22e zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k návrhu koncepce

**KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA BRNA
(ÚPmB)**

Souhlasné stanovisko k variantě II konceptu ÚPmB se vydává za dodržení následujících podmínek:

A. Podmínky souhlasného stanoviska

1. V rámci celkového systému sledování dopadů implementace ÚPmB sledovat dopady implementace na životní prostředí, to znamená zejména:
 - zapracovat navržené environmentální indikátory a případně také indikátory pro oblast veřejného zdraví do celkového systému sledování dopadů implementace ÚPmB
 - pravidelně zveřejňovat výstupy monitoringu, to znamená průběžné vlivy implementace ÚPmB na životní prostředí a veřejné zdraví
 - navázat systém sledování koncepce na systém výběru a hodnocení projektů s využitím environmentálních kritérií
 - zajistit dostatečnou informovanost předkladatelů záměrů o environmentální problematice a o možných vazbách předkládaných projektů na životní prostředí.
2. Zohlednit problematiku životního prostředí v rámci celkového systému hodnocení a výběru projektů, to znamená zejména:
 - zapracovat navržená environmentální kritéria do celkového systému hodnocení a výběru projektů (přičemž je možné provést jejich výběr a případnou modifikace pro jednotlivé záměry (opatření, respektive pro jednotlivé projekty)
 - provázat systém environmentálního hodnocení projektů s monitoringem dopadů implementace ÚPmB
 - zajistit dostatečnou informovanost žadatelů o environmentální problematice a o možných vazbách předkládaných projektů na životní prostředí.
3. Při realizaci jednotlivých projektů zohlednit doporučení pro snížení jejich potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které byly navrženy v rámci SEA konceptu ÚPmB pro jednotlivé záměry.

B. Podmínky souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000

1. Koncept ÚPmB varianta II nebude mít významný negativní vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (pouze v případě vyloučení záměru sjezdovky Myslivna z varianty II, kde byl zjištěn střet s EVL CZ062380 Pisárky).
2. Požadovat vydání stanoviska dle §45i ZOPK v případě eventuálních budoucích návrhů konkrétních záměrů situovaných do prostoru rekreační oblasti (RO) Vrbovec na ploše EVL Hobrtenky a RO Přehrada na ploše EVL Nad Brněnskou přehradou.
3. Zachování stávajících travinobylinných společenstev v jižním cípu EVL Kamenný vrch v souvislosti s navrženou změnou funkčního využití území na plochu městské zeleně.

C. Doporučení

1. Podporovat ve spolupráci s příslušnými orgány ochrany životního prostředí kraje a České republiky naplňování cílů ochrany životního prostředí vztahujících se ke konceptu ÚPmB.
2. Jako výhodnější byla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví varianta II konceptu ÚPmB. Je však doporučeno vyloučit záměr sjezdovky Myslivna, kde byl zjištěn střet (významně negativní vliv) s EVL CZ062380 Pisárky.

Toto stanovisko není Rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů. Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Ing. Bc. Anna Hubáčková

vedoucí odboru odboru životního prostředí

Krajský úřad Jihomoravského kraje

ČÁST B:

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA LOKALITY NATURA 2000

19. VYHODNOCENÍ VLIVŮ KONCEPTU ÚPMB NA LOKALITY NATURA 2000

Dokumentace vyhodnocení vlivu konceptu Územního plánu města Brna tvoří samostatnou přílohu tohoto dokumentu. Bylo vypracováno autorizovanou osobou RNDr. Markem Banašem.

Zpracovatel uvádí tento **závěr vyhodnocení** (uváděné odkazy se vztahují k samostatné příloze):

Předmětem předkládaného hodnocení dle §45i zák. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění je posouzení vlivu konceptu: „Územní plán města Brna – koncept – varianty I, II, III“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Cílem hodnocení je zjistit, zda má Koncept významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Zájmovým územím hodnocení je město Brno.

Podrobné vyhodnocení vlivů realizace Konceptu na lokality soustavy Natura 2000 bylo v souladu se stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody (Krajského úřadu Jihomoravského kraje) dle §45i ZOPK zaměřeno na evropsky významné lokality, jež se nachází na území města Brna. Konkrétně se jedná o následující EVL: Bílá hora, Bosonožský hájek, Hobrtenky, Kamenný vrch, Moravský kras, Nad Brněnskou přehradou, Netopýrky, Pisárky, Stránská skála. Navíc byl hodnocen i vliv Konceptu na EVL Modřické rameno, jež se stala součástí Národního seznamu EVL v důsledku nařízení vlády č. 301/2007 Sb.

Bylo zjištěno, že realizace předložené varianty I a III konceptu územního plánu města Brna nepřináší významné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000. V případě varianty II. byl konstatován **významný negativní vliv** u EVL Pisárky v souvislosti s navrženou výstavbou lyžařské sjezdové trati.

Dále bylo formulováno několik doporučujících opatření k eliminaci případných negativních vlivů konceptu na evropsky významné lokality (viz kap. 5). Na základě vyhodnocení předložené konceptu v souladu s §45h,i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, lze konstatovat, že realizace varianty I a III předloženého konceptu územního plánu města Brna **nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí**. Realizace varianty II předložené Konceptu **bude mít významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany (roháče obecného) v evropsky významné lokalitě Pisárky**.

V Olomouci dne 12. prosinec 2009

RNDr. Marek Banaš, Ph.D.





ČÁST C:

**VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ PODLE
VYBRANÝCH SLEDOVANÝCH JEVŮ OBSAŽENÝCH
V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH**

20. VÝCHODISKA

Pro správní obvod ORP Brno nebyly v době hodnocení prvních dvou variant Konceptu ÚP zpracovány územně analytické podklady a rozbor udržitelného rozvoje území. Pro vyhodnocení vlivů byl tedy využit jako základní podklad dokument Územní plán města Brna - Průzkumy a rozbor (Arch.Design, 2004 – dále jen „PaR“). Celkové zhodnocení stavu a vývoje území je obsaženo v části 6 PaR a je členěno dle následujících témat:

1. Socioekonomická a demografická část.
2. Bydlení.
3. Výrobní funkce.
4. Specifické funkce (maloobchod, administrativa, služby – rekreace, sport, zábava – školství, věda, výzkum, kultura, veřejná správa),
5. Příroda a krajina (ochrana přírody – voda v krajině),
6. Životní prostředí,
7. Doprava,
8. Technické vybavení území.

Vyhodnocení vlivů I. a II. varianty konceptu ÚPmB bylo vztaženo k závěrům PaR. Vzhledem k potřebě srovnatelného hodnocení pro všechny varianty byl stejný postup zvolen i pro variantu třetí.

V souladu s obecnou metodikou (viz kap. 2) byly pro jednotlivá témata vymezeny rovnovážné a nerovnovážné faktory, které jsou s nimi spojeny. Následně je připojen jednoduchý rozbor a komentář, jakým způsobem koncept ÚPmB v jednotlivých variantách přispívá k odstranění nerovnovážných faktorů či k posílení rovnovážných faktorů.

21. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA JEDNOTLIVÁ TÉMATA

21.1 Socioekonomická a demografická část

Toto téma je v PaR rozděleno na podtémata:

- širší vztahy (vyhodnocení je uvedeno v kapitole 21.9);
- demografie;
- způsob života;
- bydlení (vyhodnocení je uvedeno v kapitole v kap.21.2);
- ekonomika (vyhodnocení je uvedeno v kapitole v kap. 21.3).

21.1.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Demografie	
Změna vzorců demografického chování.	Záporný přirozený přírůstek.
Zvyšování kvality života.	Nepříznivé migrační saldo.
Zlepšení vzdělanostní struktury obyvatel.	Stárnutí populace.
Další zvyšování kvality života.	Další úbytek celkového počtu obyvatel.
Další zlepšování vzdělanostní struktury.	Urychlení procesu stárnutí populace.
	Suburbanizace v rámci aglomerace.
Způsob života	
Rozvoj komunikačních technologií.	Dualizace sociální struktury obyvatel.
Zvýšený zájem o otázky životního prostředí.	Nárůst mobility obyvatel.
Postupná „dematerializace“ hodnotových postojů.	Sociální exkluze určitých skupin obyvatelstva.
Flexibilizace práce.	Další růst dopravy v souvislosti s postupem suburbanizace.

Kombinace slabých stránek v sociálním pilíři udržitelného rozvoje (suburbanizace, úbytek a současné stárnutí populace, exkluze určitých skupin populace, nárůst počtu nezaměstnaných) představuje silný nerovnovážný efekt ve vztahu k ekonomickému pilíři, který se bude v nadcházejícím období velmi pravděpodobně dále zvyšovat.

Suburbanizace a nárůst mobility obyvatel představují silný nerovnovážný efekt vzhledem k environmentálnímu pilíři (nárůst emisí a hlukové zátěže z automobilové dopravy), který se bude v nadcházejícím období pravděpodobně dále zvyšovat.

Zlepšení vzdělanostní struktury obyvatel působí silným rovnovážným efektem na vzájemné vztahy mezi všemi pilíři udržitelného rozvoje a je třeba ji nadále podporovat.

Je nutno poznamenat, že většina rovnovážných a nerovnovážných faktorů je územním plánem ovlivnitelná pouze zprostředkovaně.

Z nejvýznamnější nerovnovážný faktor lze považovat suburbanizaci, jejímž projevem ev. důsledkem jsou:

- nepříznivé záporné migrační saldo;
- záporný přirozený přírůstek (dětí se rodí rodičům bydlícím mimo Brno);
- změny věkové struktury populace;
- dopravní zátěž;
- zvýrazňování sociálních problémů.

Lze konstatovat, že nejdůležitějším faktorem pro rozhodování, zda si pořídit bydlení mimo město, jsou cenové relace pozemků. Vzhledem k tomu, že v poslední době dochází k nivelizaci cen

a odstraňování rozdílů a na významu získávají nevýhody bydlení v příměstských zónách (nároky na dopravu, ztížená „logistika“ rodiny), lze předpokládat, že trend poklesne. V roce 2007 dosáhlo Brno kladného migračního salda, je ovšem zřejmé, že zde významnou roli hráli přistěhovalci zahraničního původu, kteří přicházeli do Brna za prací. V roce 2008 bylo kladné migrační saldo (respektive se do města Brno přistěhovalo 1 385 obyvatel).

21.1.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a eliminaci nerovnováh zejména:

- návrhem nových ploch pro bydlení;
- návrhem nových ploch vybavenosti;
- návrhem nových ploch pro krátkodobou rekreaci a trávení volného času;
- návrhem podmínek pro dopravní infrastrukturu veřejné dopravy;
- návrhem na dořešení vybavenosti celého města nezbytnou vodohospodářskou infrastrukturou.

Komentář k uvedeným návrhům je uveden v následujících kapitolách.

21.2 Bydlení

21.2.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Zvyšování úrovně bydlení.	Zpomalení tempa výstavby nových domů, výstavba rodinných domů především v suburbánních zónách.
Zvýšení atraktivity bydlení ve městě, zejména v historickém jádru.	Obtížná naplnitelnost některých velkých rozvojových ploch.
	Zhoršování stavu některých kvalitních stabilizovaných ploch bydlení.
	Pokračování procesu suburbanizace.

Rozvoj bydlení je podstatným faktorem z hlediska sociálního pilíře.

Suburbanizace a nárůst mobility obyvatel představují silný nerovnovážný efekt vzhledem k environmentálnímu pilíři (nárůst emisí a hlukové zátěže z automobilové dopravy) a vzhledem k sociálnímu pilíři (vysídlování centra, problematické skupiny populace). Tento efekt se bude v nadcházejícím období pravděpodobně dále zvyšovat.

Zvýšení atraktivity bydlení v centru města je jednoznačně rovnovážným faktorem vzhledem k sociálnímu a ekonomickému pilíři (a částečně také k environmentálnímu pilíři), který je nutno všemi způsoby podporovat.

Rozhodujícím krokem k posílení rovnovážných faktorů a odstranění faktorů nerovnovážných je zvýšení dostupnosti a kvality bydlení ve městě. To souvisí s:

- dostatkem ploch pro bydlení;
- zlepšením vybavenosti města a vytvořením dostatku zařízení pro volnočasové aktivity;
- zlepšením životního prostředí.

Mimo územní plánování je příprava investic do bydlení, zejména zainvestováním staveb v nadřazené síti dopravní a technické infrastruktury.

21.2.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a eliminaci nerovnováh zejména návrhem nových ploch pro bydlení. Souvisejícími návrhy jsou:

- návrh nových ploch vybavenosti;
- návrh nových ploch pro krátkodobou rekreaci a trávení volného času;
- návrh podmínek pro dopravní infrastrukturu veřejné dopravy;
- návrh vybavenosti celého města vodohospodářskou infrastrukturou.

Návrh ploch pro bydlení

Koncept územního plánu navrhuje ve **variantě I** celkem 924 ha nových ploch pro bydlení + bydlení v plochách s jiným způsobem využití a vytváří tak potenciál pro:

- vznik 49 048 nových bytů;
- bydlení pro 112 810 obyvatel;

Ve **variantě II** navrhuje celkem 721 ha ploch pro bydlení + bydlení v plochách s jiným způsobem využití a vytváří tak potenciál pro:

- vznik 39 027 nových bytů;
- bydlení pro 89 763 obyvatel;

Ve **variantě III** navrhuje celkem 611 ha ploch pro bydlení + bydlení v plochách s jiným způsobem využití a vytváří tak potenciál pro:

- vznik 36 389 nových bytů;
- bydlení pro 83 694 obyvatel;

Návrh rozvoje bydlení předpokládá i významnou **změnu standardu bydlení ve stávajících plochách bydlení**.

Pro udržitelnost rozvoje území je podstatné, že pro rozvoj bydlení jsou **využity plochy brownfields**.

Z hlediska urbanistické struktury jsou v návrhu ploch pro bydlení varianty výrazně odlišné:

Varianta I - největší nová obytná území ve vazbě na nové strategické tuřanské výrobní zóny ve východním a jižním sektoru města. Rozvoj bydlení v této části Brna je považován za významný z hlediska stávající nevyváženosti funkcí města mezi jihem a severem. Nejrozsáhlejší plochy bydlení jsou navrženy východně od staré Líšně, v území pod Hády a na západě Dolních Heršpic a Přízřenic. Částečně jsou doplněny návrhovými plochami bydlení i území Horních Heršpic, Slatiny, Brněnských Ivanovic a Chrlic. Rozvoj bydlení je v této variantě v severních a západních částech města navržen v menším rozsahu, zejména v Bosonohách a mezi Řečkovici a Ivanovicemi.

Ve **variantě II** je rozvoj bydlení soustředěn do Obřan, Ivanovic, Řečkovic a Bosonoh.

Ve **variantě III** je rozvoj bydlení soustředěn Obřan, Ivanovic, Řečkovic. Nutno připomenout, že rozvoj bydlení je limitován omezením podmínek pro dopravní obsluhu města odsunutím R43 mimo město.

Koncept ÚPmB vytváří podmínky pro posílení rovnovážných faktorů, zejména pro zvýšení atraktivity bydlení. Návrhem kapacity ploch pro bydlení přispívá k eliminaci nerovnovážných faktorů, zejména k omezení suburbanizace a s ní spojených jevů.

Z hlediska potenciálu pro rozvoj bydlení je nejvýhodnější varianta I.

21.3 Výrobní funkce, ekonomika

21.3.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Deindustrializace ve prospěch sektoru služeb.	Nárůst počtu nezaměstnaných.
Přímé zahraniční investice.	Nárůst skupiny obyvatel neschopných vyhovět měnícím se požadavkům trhu práce.
Získání dalších přímých zahraničních investic v oborech	

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
s vysokou přidanou hodnotou.	
Nízký podíl výrobních ploch vzhledem k ostatním typům ploch (cca 6,5 %).	Vysoký podíl brownfields či areálů sice funkčních, ale ve špatném technickém stavu.
Revitalizace a znovuvyužití brownfields.	Zábory nové půdy pro výrobní funkce.

Deindustrializace působí rovnovážným efektem na vzájemné vztahy mezi všemi pilíři udržitelného rozvoje (v případě, že rozvoj sektoru služeb nevyvolává další suburbanizaci a zvýšení dopravní zátěže).

Přímé zahraniční investice, zejména v oborech s vysokou přidanou hodnotou, jsou jednoznačně rovnovážné z hlediska ekonomického a sociálního pilíře.

Nové investice do výroby jsou významné pro posílení sociálního pilíře (zaměstnanost), zároveň však vytvářejí nerovnováhu mezi ekonomickým a environmentálním pilířem (zabor půdy, ohrožení ekosystémů, ovlivnění krajinného rázu, zátěž prostředí dopravou).

Brownfields představují významný nerovnovážný faktor z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje a jejich revitalizace a opětovné využití proto působí výrazně rovnovážně.

Rozvoj výrobních funkcí je významným faktorem z hlediska ekonomického pilíře. Obecně je však velmi obtížné hledat ideální řešení z hlediska udržitelnosti neboť snaha vymístit výrobní plochy mimo městské území v důsledku eliminace škodlivých vlivů výrob na životní prostředí a v důsledku požadavků na lokalizaci u významných komunikací vytváří nové, již zmíněné, problémy v oblasti životního prostředí.

21.3.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a eliminaci nerovnováh zejména návrhem nových ploch pro výrobu a vymezením přestavbových ploch (brownfields). Souvisejícími návrhy jsou rozvoj systému MHD a změny v komunikační síti.

Plochy pro výrobu

Hospodářská základna města Brna se vyvíjí obdobně jako v ostatních velkých městech. Dochází k přesunu lidí i výkonu do oblasti terciéru na úkor zemědělství, zpracování surovina některých méně kvalifikovaných odvětví průmyslu. Problémem města je koncentrace výrobních areálů do některých lokalit, s tím že výrobní areály historicky vznikající na okraji města ve vazbě na řeky (zejména Svitava) jsou dnes uvnitř městské zástavby. Kromě posvitavské osy jsou další významné plochy ve východní části města - ZETOR, v jihovýchodním sektoru v oblasti Brněnských Ivanovic a Chrlic. a v severním směru se spádem ke svitavské a hradecké radiále - Královopolská strojírna a Lachema. Podstatné je, že tyto plochy lze považovat za brownfields (jsou opuštěné nebo nedostatečně využívané).

Trend umisťovat největší výrobní zóny na současné okraje města zejména k významným silnicím (zejména D1) je logický, přináší však výrazné zhoršení dopravní a environmentální situace ve městě. Snaha vytvářet malé plochy pro zaměstnanost v návaznosti na rezidenční lokality je z hlediska udržitelnosti ideální, bohužel však zatím málo úspěšná.

Přestavby brownfields soustředěných zejména v posvitavské ose jsou zaměřeny na jiné využití. Výrobní funkce je ponechána zejména v územích:

- Zetoru Brno, které je navrženo ve variantě I. jako rozvojové území pro transformaci disponibilních ploch po restrukturalizaci firmy ZETOR vč. využití volných ploch východně od areálu.
- Zbrojovky Brno v Židenicích;
- Královopolské strojírně Brno, které je ve variantě I. navrženo k rekonverzi.

Základním motivem lokalizace **nových výrobních ploch** v všech třech variantách konceptu je osa prosperity mezi letištěm Tuřany a výstavištěm. Varianty se liší v rozsahu ploch v této ose, zejména u letiště. Plochy výroby a skladování jsou navrženy i v dalších zónách:

- Brněnský průmyslový park Černovická terasa vč. zapojení přestavbových ploch uvolněných armádou;

- rozvojová zóna jih – Vídeňská;
- rozvojové plochy v Brněnských Ivanovicích;
- zóna Bosonohy – Pražská.

Výrobní plochy rovněž doplňují struktury ostatních typů ploch rezidenčního charakteru.

Podstatným faktorem návrhu rozvoje výroby je orientace na moderní výroby s vyšší přidanou hodnotou. Omezeny by měly být plochy pro skladování a logistiku, jejichž přínos pro město je minimální.

Koncept ÚPmB navrhuje ve **variantě I** celkem 747 ha nových ploch pro výrobu (nárůst oproti stabilizovanému stavu 140 %) a 15 ha přestavbových ploch pro oblast výroby. Ve **variantě II** je navrženo celkem 647 ha ploch výroby (nárůst oproti stabilizovanému stavu 80 %) a 139 ha přestavbových ploch pro oblast výroby. Varianta ponechává více stabilizovaných ploch výroby. Ve **variantě III** je navrženo celkem 550 ha ploch výroby (nárůst oproti stabilizovanému stavu 75 %) a 139 ha přestavbových ploch pro oblast výroby. Varianta ponechává více stabilizovaných ploch výroby.

Ve variantě I je k transformaci (tedy procesu týkajícího se nejen současných ploch výroby, ale i ploch jiné nevýrobní funkce) určeno 325 ha ploch. Ve variantě II je k transformaci vymezeno pouze 96 ha ploch. Ve variantě III je k transformaci vymezeno pouze 93 ha ploch.

Koncept ÚPmB vytváří podmínky pro zvýšení nabídky pro nové investice a tedy vytvoření nových pracovních míst.

Významným rovnovážným faktorem je vymezení ploch transformace u nevyužívaných či nedostatečně využívaných výrobních areálů.

Problematický je rozvoj výroby na dosud nezastavěných plochách zejména z hlediska záboru ZPF a ovlivnění krajiny.

Varianta I navrhuje podstatně významnější plochy k transformaci. Je více zaměřena na rozvoj ploch výroby a skladů. Rozvoj je orientován převážně jihovýchodním směrem.

Varianta II navrhuje mírně vyšší rozlohu nových ploch pro výrobu a menší rozlohu ploch k transformaci. Je více zaměřena na rozvoj lehké výroby. Rozmístění ploch je územně vyváženější. Varianta II rovněž zahrnuje v porovnání s variantou III shodně přestavbových ploch, naopak vůči variantě I výrazně více přestavbových ploch (lze uvažovat o vybraných plochách brownfields navržených k přestavbě pro funkci výroby).

Varianta III navrhuje z řešených variant nejnižší rozlohu nových ploch pro výrobu a rovněž nejnižší rozlohu ploch k transformaci.

Variantu I a II lze hodnotit příznivěji oproti parametrům varianty III, přičemž varianty I a II vykazují z hlediska udržitelnosti pozitivní ukazatele a zároveň ukazatele negativní vždy pro každou dílčí variantu.

21.4 Specifické funkce

Za specifické funkce jsou považovány maloobchod, administrativa, služby, rekreace, sport, zábava, školství, věda, výzkum, kultura, veřejná správa

21.4.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
V průměru dostatečná maloobchodní síť.	Nehomogenita maloobchodní sítě.
Dostatek ubytovacích a školících zařízení.	Absence velkého kongresového centra, polyfunkční městské haly, koncertního sálu a otevřené plochy pro velké kulturní a zábavní akce.
Funkční síť školských zařízení všech stupňů a zařízení vědy a výzkumu.	Nedostatek sportovních zařízení; špatný stav a způsob využití stávajících zařízení.
Funkční a dostatečná infrastruktura v oblasti zdravotní a sociální péče.	Nedostatek příležitostí pro pohybové aktivity a denní rekreaci; nerozvinutá síť cyklostezek.

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Potřeba města v oblasti kulturních zařízení je až na výjimky pokryta.	Hygienicky závadný stav Brněnské přehrady.
Rostoucí podpora aplikovaného výzkumu.	Setrvale špatný stav Brněnské přehrady.
Rozšíření možností pro pohybové aktivity a rekreaci.	Zvýšení nehomogenity maloobchodní sítě vedoucí k nárůstu dopravní zátěže.

Vybavenost je významným faktorem pro posilování sociálního a ekonomické pilíře.

21.4.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a omezení nerovnovážných faktorů zejména návrhem nových ploch pro vybavenost a dále umožněním rozvoje základní vybavenosti v plochách s jiným funkčním využitím.

Struktura ploch pro vybavenost

Ve vybavenosti lze odlišit rozdílné trendy podle jednotlivých druhů:

- veřejná vybavenost, zejména školství a zdravotnictví a veřejná správa, na základní úrovni je rozdělena ve městě rovnoměrně, objekty jsou součástí městské zástavby;
- vysoké školství a zařízení vědy a výzkumu jsou významným rovnovážným atributem města, jsou soustředěny zejména v areálech v lokalitách Královo Pole, Černá Pole, Bohunice, Medlánky;
- zdravotnická zařízení (nemocnice a léčebny) jsou v katastrech Staré Brno, Bohunice, Starý Lískovec, Černá Pole, Zábřovice a Černovice.
- zařízení sociální péče, zejména domovy a penziony pro seniory jsou v katastrech Královo Pole, Židenice, Bystrc a Žabovřesky, vyšší zastoupení mají katastry Štýřice a Sadová.
- dvě třetiny ploch pro veřejnou správu a soudnictví se nacházejí v centru města v katastrech Brno-město a Veveří.
- komerční vybavenost, především obchod, doznala významných změn a došlo k přesunu hlavních kapacit do velkoplošných zařízení ve vazbě na významné komunikace (okrajové části zástavby), v současné době dochází k návratu významných kapacit do měst v podobě integrovaných zařízení (např. Galerie Vaňkovka);
- kulturní zařízení jsou soustředěna zejména v centru města, dochází však k provázání některých kulturních a zábavních aktivit (multikina ap.) na komerční centra;
- sportovní zařízení pro neorganizovaný sport jsou rovnoměrně rozdělena v rezidenčních oblastech či v jejich blízkosti, rovnoměrně jsou lokalizována též školní sportoviště a menší tělovýchovná zařízení;
- sportovní areály a víceúčelová zařízení nejsou ve městě v dostatečném počtu a kvalitě, z hlediska vlivu na území mohou mít stejný charakter jako komerční plochy.

Návrh ploch pro vybavenost

Varianta I navrhuje:

- 201 ha nových ploch pro veřejnou vybavenost;
- 320 ha ploch pro komerční vybavenost;
- 194 ha nových ploch pro sport a rekreaci.

Varianta II navrhuje:

- 190 ha ploch pro veřejnou vybavenost;
- 233 ha ploch pro komerční vybavenost;
- 223 ha ploch pro sport a rekreaci.

Varianta III navrhuje:

- 207 ha ploch pro veřejnou vybavenost;
- 262 ha ploch pro komerční vybavenost;
- 209 ha ploch pro sport a rekreaci.

Významné z hlediska udržitelnosti je využití některých transformačních ploch pro vybavenost, zejména kasárna Černá pole (vysoké školství, veřejná správa – varianty I a II), Vinohradská (VŠ – varianta I), Královopolská strojírna, zetor a Pražákova (komerční vybavenost - varianta I) a Kaštanová (sport - varianta I).

Zásadním problémem z hlediska udržitelnosti je návrh sjezdovky Myslivna ve variantě II, jejíž stavba by významně ovlivnila lokalitu Natura 2000 EVL CZ062380 Pisárky.

Koncept ÚPmB vytváří podmínky pro nové investice do vybavenosti.

Významným rovnovážným faktorem je vymezení ploch transformace u nevyužívaných či nedostatečně využívaných výrobních areálů.

Varianta I nabízí vyšší kapacitu rozvojových ploch pro vybavenost včetně ploch transformačních.

Varianta II je problematická z hlediska zásahu do lokality NATURA 2000, z hlediska struktury ploch vybavenosti je však nejvyrovnanější.

Varianta III nabízí nižší kapacitu rozvojových ploch oproti variantě I.

Varianta I se jeví z hlediska struktury ploch pro vybavenost a vzhledem k identifikovanému zásahu varianty II do lokality Natura 2000 jako nejpriznivější.

21.5 Příroda a krajina

21.5.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Vysoký podíl přírodně cenných lokalit.	Nevyhovující kvalita zeleně v sídlištích.
Nápravná (zejména protipovodňová) opatření v poříčních zónách.	Zastavování záplavových území.
Rozvoj městské zeleně.	Umísťování infrastruktury do poříčních zón.
	Záplavy.
	Úbytek městské zeleně.

Riziko povodní je potenciálně vysoce nerovnovážný faktor vzhledem ke všem pilířům udržitelného rozvoje.

Ochrana přírody a krajiny, ochrana území před povodněmi a rozvoj městské zeleně výrazně posilují rovnováhu mezi environmentálním a sociálním pilířem

Péče o přírodní složky území a zeleň jsou významné z pohledu environmentálního pilíře. Zároveň jsou důležitým faktorem atraktivity území (bydlení, volný čas).

21.5.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a eliminaci nerovnováh zejména:

- respektováním cenných přírodních ekosystémů a ploch výskytu ohrožených a chráněných druhů rostlin a živočichů;
- vymezením prvků ÚSES;
- respektováním pozitivních charakteristik krajinného rázu, především specifického reliéfu v krajině Brna, významných krajinných dominant a jejich okolí, specifických částí krajiny se zvýšenou percepcí, hodnotných trvalých vegetačních formací z hlediska jejich projevu

v krajině, hodnotných trvalých vegetačních formací z hlediska přírodní dochovanosti, volných a otevřených prostor umožňujících průhledy a vnímání sousedících atraktivních částí krajiny, míst cenných rozhledů ap.

- ochranou ZPF a PUPFL;
- řešením protipovodňové ochrany;
- návrhem nových ploch veřejné zeleně ve městě.

Podstatným opatřením mimo územní plánování je zajištění pozemků a dostatku finančních prostředků pro nové plochy zeleně.

Ochrana přírody a krajiny

Zásadním opatřením územního plánu je **vymezení ÚSES**, které odpovídá daným předpisům a metodikám. Varianty se liší pouze dílčím nevýznamným způsobem.

Zábor ZPF pro plochy stavebního charakteru činí:

- u **varianty I** - 2573 ha, tedy 32 % celkové výměry ZPF (7935 ha)⁷
- u **varianty II** - 2168 ha, tedy o 27,3 % celkové výměry ZPF.
- u **varianty III** - 2050 ha, tedy o 25,8 % celkové výměry ZPF.

Pro zeleň je navrženo celkem využít ve variantě I 1226 ha zemědělské půdy a ve variantě II 1032 ha a ve variantě III shodně 1032 ha zemědělské půdy.

Zábor PUPFL pro plochy stavebního charakteru činí:

- u **varianty I** - 11,28 ha tedy 0,18 % z celkové výměry PUPFL (6369 ha)¹²
- u **varianty II** - 13,70 ha tedy 0,22 % z celkové výměry PUPFL (největší zábor představuje problematická sjezdovka Myslivna).
- u **varianty III** – 8,0 ha tedy 0,13 % z celkové výměry PUPFL

Kompenzace navrhovaných záborů PUPFL významně přesahuje plochu záboru a činí:

- ve variantě I - 39 ha;
- ve variantě II - 169 ha.
- ve variantě III - 165 ha.

Z hlediska **ochrany evropsky významných lokalit** je problematická varianta II. Návrh sjezdovky Myslivna zasahuje do plochy EVL CZ062380 Pisárky ve vymezení podle nařízení vlády č. 132/2005 Sb.

Protipovodňová ochrana

Z hlediska řešení protipovodňové ochrany je územní plán v souladu s Konceptí protipovodňové ochrany Jihomoravského kraje. Protipovodňová ochrana je řešena variantně. Varianty se liší zejména řešením v oblasti rozsahleho zaplavového území v jižní části města.

Varianta I navrhuje intenzivnější ochranu území. Ohrazování či zkapacitnění koryta Svatky a Svitavy je řešeno s respektováním přírodních blízkých zón, s vymezením území pro přírodní způsoby řešení protipovodňové ochrany a pro zachování možnosti rozlivu. Plochy stavající zastavby jsou chráněny.

U variant II a III je rozsah retenční plochy oproti variantě I zvětšený o dílčí plochy nezastavěného území v k. u. Horní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice.

Plochy zeleně

Varianta I navrhuje 814 ha nových ploch městské zeleně, což představuje nárůst oproti stabilizovaným plochám 252 %.

Varianta II navrhuje 662 ha nových ploch městské zeleně s tím, že nárůst činí 212 %.

⁷ Vybrané statistické údaje za obec, ČSÚ 2007

Varianta III navrhuje 611 ha nových ploch městské zeleně s tím, že nárůst činí 192 %.

Koncept ÚPmB vytváří podmínky pro ochranu krajiny a pro realizaci ÚSES.

Zábor ZPF je ve všech třech variantách poměrně významný, varianta III má nejnižší zábor ZPF.

Zábor PUPFL je nevýznamný, vyšší ve variantě II. Varianta II má ale podstatně vyšší plochy pro kompenzaci záborů.

Varianta III je problematická dislokací významného záboru ZPF a PUPFL mimo správní území města Brna.

Varianta II je problematická z hlediska zásahu do lokality NATURA 2000.

Koncept ÚPmB navrhuje ve všech variantách dostatečné plochy zeleně, nejlepší situace je u varianty I. Významným rovnovážným faktorem je vymezení ploch transformace u nevyužívaných či nedostatečně využívaných výrobních areálů.

Varianta I má nejvyšší plochu záboru ZPF, nabízí však největší výměru navržených ploch zeleně vč. transformačních ploch. Obsahuje také nejintenzivnější protipovodňová opatření.

21.6 Životní prostředí

Sledovanými jevy jsou emisní zátěž a hluk.

21.6.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Existence základní infrastruktury technické ochrany životního prostředí (nakládání s odpady, zásobování pitnou vodou, nakládání s odpadními vodami).	Znečištění ovzduší zejména vlivem silniční dopravy s tím, že nejvýznamnější (nejvíce zdravotně rizikové) je znečištění tuhými částicemi (PM ₁₀ a PM _{2.5}).
Omezení emisí znečišťujících látek z dopravy (jak podporou opatření u vozidel, tak zejména vyvedením části dopravních proudů mimo hustěji obydlené oblasti nebo zvýšením plynulosti dopravy).	Hluková zátěž ze silniční dopravy.
Aktivní i pasivní omezení hlukové zátěže (vyvedení části dopravních proudů mimo hustěji obydlené oblasti, realizace protihlukových opatření).	Další nárůst intenzity dopravy a s tím související emisní a hlukové zátěže.

Znečištění ovzduší i hluková zátěž jsou velmi významným nerovnovážným faktorem z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje (zejména zdravotní rizika, negativní vliv na přírodu, snížení atraktivity dopravně zatížených lokalit pro bydlení).

Na území města Brna jsou pravidelně nedodržovány imisní limity suspendovaných částic PM₁₀, dále u ozónu, Nox a benzo(a)pyrenu.

Na základě tohoto vyhodnocení vyhlásilo Ministerstvo životního prostředí na území města Brna oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (2006) byly, na základě vyhodnocení imisních dat za rok 2005, pro 24 hodinový limit pro PM₁₀ a pro benzo(a)pyren prakticky na celém území města, pro oxid dusičitý na městských částí Brno-Komín, Brno-Královo Pole, Brno-sever a Brno-Žabovřesky a pro roční limit pro PM₁₀ na území městských částí Brno-sever, Brno-střed, Brno-jih, Brno-Královo Pole a Brno-Žabovřesky.

Vzhledem k tomu, že nejvýznamnější část imisní zátěže je způsobena emisemi znečišťujících látek ze silniční dopravy a stejně tak hluková zátěž je nejvyšší z dopravy, nelze očekávat ve městě jako celku zlepšení.

21.6.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a eliminaci nerovnováh zejména odvedením tranzitní dopravy po tangenciálních komunikacích dálničního nebo silničního typu a navrhuje také další opatření k omezení zátěže dopravou uvnitř města.

Ve variantě I je problémem koncentrace výrobních aktivit, zejména v prostoru Tuřany, což může naopak vést k nárůstu automobilové dopravy směřující do a z Tuřan a s ní spojené imisní a hlukové zátěže.

Ke zlepšení mohou přispět pouze výrazné změny v chování lidí a/nebo změny technologií, což jsou faktory mimo územní plánování.

Varianta III navrhuje vedení kapacitní komunikace R43 mimo město, což zamezí zvýšení zátěže prostředí hlukem a emisemi z dopravy v prostoru kolem trasy R43 vymezené v I. a II. variantě. Na druhé straně tento návrh povede k dvěma problematickým jevům:

- uvnitř města dojde k plošnému zvýšení zátěže prostředí, neboť R43 v navrhované poloze v Boskovické brázdě nebude dostatečně atraktivní trasou pro dopravu se zdrojem a cílem v Brně, což bude mít z důsledek zvýšení dopravní zátěže na ostatních komunikacích ve městě;
- bude přenesena zátěž mimo město.

Koncept ÚPmB vytváří podmínky pro odvedení dopravy mimo centrum města a mimo rezidenční plochy a tím ke zlepšení imisní a hlukové situace v těchto plochách.

Ve městě jako celku se s ohledem na předpokládanou rostoucí automobilizaci a na zvýšené nároky na dopravu související s novými plochami nedá očekávat zlepšení imisní a hlukové situace. Z tohoto pohledu je nejvýhodnější varianta II.

Z hlediska vývoje imisní a hlukové zátěže je nejprůzračnější varianta II.

21.7 Dopravní infrastruktura

21.7.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Existence základní sítě MHD.	Nedoděšené vedení komunikací R43, R52, JZT, JT a JVT; kapacitní problémy dálnice D1-D2.
Stabilizované kapacity letecké a vodní dopravy.	Nedoděšené vedení I/42 - VMO a některých dalších komunikací celoměstského významu.
Doděšení vedení komunikace R43, R52, JZT, JT, JV a JVT; doděšení zkapacitnění D1-D2.	Přetrvávající koncepční i stavební problémy v síti MHD.
Přesun železniční stanice Brno HN.	Stávající umístění žel. stanice Brno HN.
Definitivní trasování VRT na území města Brna.	Nedostatek parkovacích míst v centru i na sídlišťích.
Rozvoj MHD.	Nedoděšení vedení komunikace R43.
Podpora rozvoje cyklistické dopravy.	Blokace či zpomalení přesunu železniční stanice Brno HN.
Zvýšení kapacity a dostupnosti parkovacích ploch a objektů (včetně P + R).	Narůstající nedostatek parkovacích kapacit.

Narůstající silniční doprava (jak dynamická tak statická) představuje významný nerovnovážný faktor zejména vzhledem k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje, ale také vzhledem k pilíři sociálnímu.

Veškerá opatření, vedoucí k omezení silniční dopravy v hustěji osídlených lokalitách, zvýšení plynulosti nebo vyvedení části dopravních proudů mimo tato území, jsou proto vysoce rovnovážnými faktory.

Současný stav komunikační sítě města Brna lze charakterizovat z hlediska stavu sítě, stavu přípravy dopravní infrastruktury a připravovaného rozvoje města jako nevyhovující. Za nejhorší v tomto smyslu je nutno považovat systém komunikací pro automobilovou dopravu včetně infrastruktury pro dopravu v klidu (parkování).

21.7.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

V oblasti koncepce dopravy vychází konceptu ÚPmB ze zásad

- ochrany města před tranzitní dopravou;
- ochrany města před cílovou a mezioblastní dopravou;
- zásada dopravního zklidnění centra města.

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a eliminaci nerovnováh:

- návrhem řešení základní komunikační sítě;
- návrhem řešení dopravy v klidu;
- návrhem řešení rozvoje MHD;
- návrhem rozvoje alternativních druhů dopravy.

Návrh řešení základní komunikační sítě

Návrh zahrnuje třístupňový systém ochrany:

- I.stupeň ochrany: Kapacitní komunikace dálničního či rychlostního charakteru (D1, D2, R43, R52, uvažované části tangent v jižním sektoru města).
- II.stupeň: Velký městský okruh.
- III.stupeň: Vnitřní okruh.

Významným návrhem je záměr zvýšit kapacitu dálniční komunikace D1 a D2, což se projeví zejména v pozitivním dopadu na imisní a hlukovou zátěž přilehlých lokalit.

Varianty konceptu ÚPmB se liší ve vedení některých navržených komunikací zejména vedení Jihozápadní tangenty.

Významný je z pohledu hodnocení variant návrh dislokace tělesa R43 mimo řešené správní území města Brna. Tento záměr významně přesouvá související negativní projevy na složky hodnocených pilířů udržitelnosti do prostředí mimo samotné správní území města.

Návrh řešení dopravy v klidu

Návrh řešení dopravy v klidu zahrnuje:

- plochy systému P+R v rámci samostatných dopravních ploch (cca 21,5 ha),
- kapacitní parkovací plochy v rámci stávajících areálů využívané jako veřejné parkovací plochy,
- návrh parkovacích ploch řešených v rámci rozvoje ploch v dané lokalitě,
- řešení parkovacích ploch formou úpravy vnitrobloků a objektů,
- řešení parkovacích ploch v rámci MPR.

Varianty konceptu ÚPmB jsou shodné.

Návrh řešení hromadné dopravy

Konceptu ÚPmB vychází z těchto zásad:

- nosným systémem je „pouliční“ tramvajový kolejový systém s prioritou segregace vybraných tras a úseků s velkým navýšením tras do rozvojových území;
- důležitým prvkem je trolejbusový systém s rozšířením linek především tangenciálního charakteru;
- rozvoj Integrovaného dopravního systému (IDS) bude spočívat jednak ve tvorbě přestupních terminálů, jednak výhledově i v rozvoji regionálně městského systému železnice;
- autobusový systém je chápán jednak jako doplňkový okružní systém, jednak jako dopravní zabezpečení okrajových míst mimo centrální oblasti;

Varianty se liší ve vymezení nadstavbové segregované trati. **Varianta I** předpokládá řešení pomocí zapojení samostatné trati do železničního systému tratí ČD zcela nezávisle na systému městské tramvaje.

Varianta II předpokládá realizaci segregované trati v centrální oblasti Rosického náměstí – centrum – ŽUB – Hněvkovského. Na obou koncích je systém napojen do pouličního tramvajového systému bez návaznosti na IDS.

Varianta III předpokládá realizaci R43 v území mimo správní území města Brna – směřuje negativní dopady záměru mimo samotné správní území.

Navržená opatření na komunikační síti jsou významně přínosná pro environmentální a sociální pilíř.

Problematickým je ve variantě III návrh umístění R43 do prostoru západně od Brna. Lze předpokládat, že toto opatření povede k plošnému zvýšení dopravní zátěže ve městě, neboť R43 v navrhované poloze v Boskovické brázdě nebude dostatečně atraktivní pro dopravu se zdrojem a cílem v Brně.

Na zhoršení podmínek pro dopravní obsluhu územím města ve variantě III oproti variantám I a II reaguje koncept územního plánu snížením návrhu rozvojových ploch ve variantě III.

Železniční doprava

Brno je významným železničním uzlem republikových a regionálních tratí. Ve výhledu se Brno může stát průsečíkem tří větví vysokorychlostních tratí (VRT) od Prahy, Ostravy a Vídně pokud bude systém VRT v České republice realizován.

Zásadním opatřením v systému železniční dopravy je přestavba železničního uzlu Brno. Odsunutí nádraží uvolní plochy pro budoucí výstavbu. S tím souvisí zjednodušení a sjednocení vedení železničních tratí centrem města a vybudování moderního mimoúrovňového osobního nádraží, včetně technického zázemí osobní přepravy na novém odstavném nádraží, která v železničním uzlu Brno chybí.

Nevýhodou návrhu je oddálení nádraží od centra města a možné snížení atraktivity železnice v systému MHD a IDS.

Řešení železniční dopravy je v zásadě ve všech variantách shodné.

Cyklistická a pěší doprava

Návrh řešení **cyklistické dopravy** zahrnuje vymezení

- základních tras vysokým stupněm upřednostnění cyklistů a s důrazem na atraktivnost prostředí, přímost, bezpečnost, minimalizaci kolizních míst a v neposlední řadě na doprovodnou vybavenost (veřejné osvětlení, odpočívadla...);
- doplňkových tras zabezpečujících propojení vzdálenějších cílů cest s důrazem na některá z níže uvedených zásad jako je přímost a bezpečnost, resp. atraktivita prostředí a bezpečnost;
- ostatních tras realizujících chybějící propojení v území, v místech kde není síť základních a doplňkových tras dostatečně hustá.

Návrh je ve všech variantách shodný.

Pro rozvoj pěší dopravy jsou vymezeny v konceptu ÚPmB:

- trasy obchodně-společenské (kamenné) v zastavěném území, které koncentrují městské aktivity v historickém jádru, v centrech městských částí, na páteřních městských třídách, v přestupních uzlech hromadné dopravy a dalších významných veřejných prostorech.
- trasy rekreační „zelené“ vedoucí v maximální míře klidnými koridory v zeleni. v zastavěném území tvoří tyto trasy zelený skelet a zajišťují pohodlnou a bezpečnou prostupnost územím, umožňují lehce dosažitelnou denní rekreaci a propojují zajímavé cíle jako parky, vyhlídky, sportovní a rekreační areály, ale i kulturní a historické zajímavosti.

Cyklistické a pěší trasy jsou významně přínosné pro environmentální a sociální pilíř.

Koncept ÚPmB ve variantách I a II vytváří podmínky pro zlepšení situace v automobilové dopravě a pro řešení dopravní zátěže. Varianta III je problematická přenesením části dopravní zátěže mimo město a zhoršením podmínek pro dopravní obslužnost území.

Významný je návrh řešení dopravy v klidu.

Zásadním přínosem konceptu ÚPmB je návrh řešení systému MHD, který by měl přispět k jejímu zatraktivnění.

Z hlediska environmentálního pilíře je důležitý návrh tras pro cyklistickou a pěší dopravu.

Návrh přestavby železničního uzlu povede k zlepšení vzhledu a vybavenosti města, problematický může být jeho vliv na atraktivitu železniční dopravy v návaznosti na MHD a IDS.

Koncept ÚPmB v předložených posuzovaných variantách se významně odlišuje z koncepčního hlediska v oblasti lokace velkých dopravních staveb. Zatímco varianty I a II je možné plnohodnotně hodnotit v rámci řešeného správního území, varianta III dislokuje významný záměr mimo toto území a vyžaduje komplexnější způsob posouzení.

21.8 Technické vybavení území

Sledovány jsou zejména zásobování vodou, odkanalizování a CZT

21.8.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Dostatečná kapacita vodovodní sítě.	Špatný stav a hydraulické přetížení některých úseků kanalizační sítě.
Dostatečná kapacita sítí zásobování plynem, teplem a elektrickou energií.	Špatný stav distribuční soustavy zejména u parních sítí.
Rekonstrukce nevyhovujících sítí.	Ztráty pitné vody a tepla v nevyhovujících sítích.
Podpora výstavby kolektorů a koordinace technické infrastruktury.	Průsaky odpadních vod z nevyhovujících sítí.
	Omezená kapacita kanalizační sítě představuje limitující faktor pro rozvoj města.

V oblasti technického vybavení území je významným nerovnovážným faktorem omezená kapacita kanalizační sítě, která může limitovat další rozvoj města.

21.8.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Koncept ÚPmB vytváří předpoklady k posílení rovnovážných faktorů a eliminaci nerovnováh návrhem vytvořením dostatečných zdrojů a kvalitních a dostatečných přenosových sítí.

Zásobování vodou

Podíl obyvatel napojených na veřejný vodovod na území Brna bude nadále stejný.

Dostatečná kapacita a dobrý stavební stav vodovodní sítě je významným předpokladem dalšího rozvoje města a ovlivňuje tak všechny pilíře udržitelnosti.

Koncept územního plánu navrhuje rekonstrukci a dostavbu vodovodní sítě města. Dostavba sítě umožní nahradit kvalitativně i kapacitně nevyhovující místní zdroje vody samostatných vodovodů Jelenice a Chochola při pravém břehu Brněnské přehrady.

Odkanalizování

Koncept ÚPmB navrhuje rekonstrukci stávající stoková síť jednotné soustavy na průtoky dle plánovaného stavu a doplnění systémem kmenových splaškových stok, které napojí rozvojové plochy nejen na území města Brna, ale také přilehlých lokalit na ČOV. Dešťové vody jsou napojeny přímo do místních vodotečí.

Z hlediska rozvoje města je dosud nedořešenou otázkou dostatečná kapacita ČOV a potřebný rozsah dobudování oddílné soustavy a rekonstrukce jednotné sítě.

Zásobování teplem

Řešení zásobování rozvojových ploch teplem je významné z hlediska posílení environmentálního pilíře a své dopady má i do pilíře ekonomického. Zásobování teplem je navrženo v plochách:

- vícepodlažního bydlení;
- veřejné vybavenosti;
- komerční vybavenosti;
- nákupních a zábavních center a zvláštních areálů;
- výroby a skladování;
- nerušící výroby a skladování.

V lokalitách vzdálených od stávajícího SCZT, případně místního CZT, byly navrženy místní centrální zdroje tepla. Předpokládaným palivem je zemní plyn, v jednom případě alternativně biomasa (štěpka).

Koncept ÚPmB vytváří podmínky pro zajištění zásobování celého území Brna včetně všemi sítěmi technické infrastruktury.

Koncept ÚPmB nenavrhuje žádné plošně rozsáhlé stavby technické infrastruktury, které by významně ovlivnily krajinu či přírodu a vedly k exploataci přírodních zdrojů.

Návrh lze označit jako přínosný k udržitelnému rozvoji.

Jako mírně příznivější je možno označit variantu III a II, které uvažují s nižším výhledovým počtem obyvatel a tedy s nižší zátěží na zdroje (zejména vody).

21.9 Širší vztahy Brna

21.9.1 Vymezení rovnovážných a nerovnovážných faktorů

Rovnovážné faktory	Nerovnovážné faktory
Vysoký regionální, celostátní i evropský význam města.	Odstředivé tendence (suburbanizace) v rámci aglomerace.
Další posílení pozice města, zejména v evropském kontextu.	Pokračování procesu decentralizace a suburbanizace.

Externí vztahy mezi městem Brnem a jeho kontaktní plochou i širším okolím se promítají do všech pilířů udržitelného rozvoje.

21.9.2 Hodnocení vlivu konceptu ÚPmB

Suburbanizace

Blízké obce a menší města jsou destinací suburbanizačního pohybu části obyvatel Brna. Tento faktor je nerovnovážný z hlediska ekonomického, environmentálního i sociálního pilíře udržitelného rozvoje (jak již bylo zdůvodněno výše). Váha tohoto faktoru se bude zvyšovat s rozvojem obcí a menších měst zejména v oblasti energetické a „vodní“ infrastruktury, který bude dále zvyšovat atraktivitu bydlení v těchto lokalitách. „Suburbanizovaní“ občané navíc obvykle zůstávají pracovat či studovat na území města Brna a velmi pravděpodobně budou i nadále preferovat k cestě do zaměstnání nebo za dalšími záležitostmi individuální automobilovou dopravu.

Návrh Konceptu ÚPmB přispívá ke zmírnění tohoto problému tím, že navrhuje nové plochy bydlení a k tomu další prvky, které by mohly zvýšit atraktivitu bydlení v městě Brně. Pozitivní efekt může mít také návrh rozšíření systému MHD a jeho hlubšího propojení s Integrovaným dopravním systémem (což by mohlo odradit část občanů cestujících do města za zaměstnáním, studiem či kulturními / sportovními akcemi od používání individuální automobilové dopravy).

Tranzitní doprava procházející územím města Brna.

Tento faktor je nerovnovážný z hlediska zejména environmentálního a částečně také sociálního pilíře udržitelného rozvoje a zároveň nepřináší městu Brnu žádný prospěch z hlediska ekonomického pilíře.

Koncept ÚPmB přispívá ke zmírnění tohoto problému tím, že navrhuje dokončení třístupňového ochranného komunikačního systému. Je však zřejmé, že podíl tranzitu je díky velikosti a významu Brna v sídelní struktuře minoritní a že navržený komunikační systém bude přenášet z větší části dopravu se zdrojem či cílem na území města. Z tohoto pohledu je problematická varianta III, které nenavrhuje R43 na území města a přenáší tak zátěž mimo město a zároveň zhoršuje podmínky pro řešení dopravy ve městě.

Nárůst intenzit tranzitní dopravy na dálničním systému D1 – D2

Faktor je nerovnovážný z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje a zároveň nepřináší městu Brnu žádný prospěch z hlediska ekonomického a sociálního pilíře. Váha tohoto faktoru bude narůstat krátkodobě vzhledem k nové otevřenému dálničnímu propojení Bratislavy a Vídně, později vzhledem k dobudování dálničního spojení Olomouc-Ostrava a k postupnému budování dálniční sítě na Slovensku.

Koncept ÚPmB přispívá ke zmírnění tohoto problému tím, že navrhuje zkapacitnění relevantních dálničních úseků.

Špatná kvalita vody v Brněnské přehradě

Důvodem špatné kvality vody ve významné rekreační nádrži je přísun nutrietů z území mimo město Brno. Tento faktor je nerovnovážný z hlediska environmentálního, sociálního (omezuje rekreační aktivity) i ekonomického (omezuje podnikatelské aktivity související s rekreačním využitím přilehlé oblasti). Jeho význam by mohl klesat (nebo se alespoň nezvyšovat) v souvislosti s budováním dalších čistírenských kapacit a se zaváděním postupů správné zemědělské praxe.

Problém není řešitelný v rámci Územního plánu města Brna.

Dojíždka obyvatelstva za prací, vzděláním, nákupy a zábavou

Okolní obce a města poskytují pracovní sílu v Brně neobstaratelnou a tím přispívají k jeho dalšímu ekonomickému rozvoji (včetně naplnění rozvojových ploch). Obyvatelé okolních obcí a měst cestují do Brna za vzděláním, nákupy a z dalších důvodů.

Tento faktor je pozitivní z hlediska ekonomického pilíře udržitelného rozvoje, působí však negativně z hlediska environmentálního pilíře, zejména proto, že vyvolává nároky na mobilitu, které mohou být v řadě případů uspokojovány prostřednictvím individuální automobilové dopravy.

Návrh Konceptu ÚPmB přispívá ke zmírnění negativních dopadů tohoto faktoru zejména návrhem hlubšího propojení systému MHD s Integrovaným dopravním systémem (což by mohlo odradit část návštěvníků od používání individuální automobilové dopravy).

Z výše uvedeného vyplývá, že všechny tři varianty konceptu ÚPmB plánu města Brna navrhuji vytvoření podmínek pro zmírnění negativních dopadů externích faktorů a pro podporu externích faktorů pozitivních. K problematickým nerovnovážným jevům však může vést vymístění návrhu R 43 mimo město.

Vzhledem k většímu potenciálu pro rozvoj, k větší výměře transformačních ploch a větší výměře ploch pro zeleň a rekreaci vychází v hodnocení z hlediska environmentálního, ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje nejlépe varianta I.

22. INDIKÁTORY PRO SLEDOVÁNÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

Pro sledování reálného vlivu územního plánu na udržitelný rozvoj jsou navrženy indikátory, které jsou schopny v poměrně integrované podobě popisovat vývoj města a odrážet tak vlivy územního plánu. Je nutné vnímat, že nelze najít indikátory, který by dokumentovaly pouze vliv činností a změn podmíněných územním plánem. Indikátory odrážejí vliv všech aktivit městské správy a jsou ovlivněny i obecnými společenskými trendy

Výběr indikátorů byl podřízen dvěma základním principům:

- musí mít vztah k obecně definovaným kritériím udržitelného rozvoje;
- musí odpovídat úrovni územního plánování.

Obecně definovaných indikátorů udržitelného rozvoje existuje velké množství v různých účelově sestavených souborech⁸, bohužel žádný z nich není přímo orientovaný na územní plánování a územní rozvoj. Většina z nich má buď velmi obecnou povahu nebo se naopak zabývají již činnostmi na úrovni místní správy, ekonomických subjektů a komunity.

Při posouzení vlivů konceptu ÚPmB na udržitelný rozvoj je nutné vnímat vedle určité obecnosti dokumentu (zmíněné již v obecném úvodu) též fakt, že územně plánovací dokumentace řeší především umísťování staveb a jeho souvislosti a dále územní podmínky pro ochranu a rozvoj hodnot v území. Proto nejsou pro posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj relevantní např. kritéria zaměřená na technologie, řízení územně správních jednotek ap.

Pro účely posouzení vlivů konceptu ÚPmB byly stanoveny indikátory uvedené v následující tabulce.

Tabulka C.1 – Indikátory pro sledování vlivů ÚPmB na udržitelný rozvoj	
Pilíř soudržnosti společnosti	
1	Vývoj počtu obyvatel
2	Věková struktura obyvatelstva a její změny
3	Vzdělanostní struktura obyvatelstva a její změny
4	Střední délka života
Ekonomický pilíř	
5	Podíl terciéru v ekonomické struktuře
6	Dokončené byty na 1000 obyvatel v daném roce
7	Počet míst v subjektech zařazených působících v oborech s vyšší přidanou hodnotou
8	Objem zahraničních investic do výroby v oborech s vyšší přidanou hodnotou
Environmentální pilíř	
9	Koeficient ekologické stability
10	Kvalita ovzduší
11	Hluková zátěž
12	Vývoj plochy ZPF a PUPFL

⁸ přehled uvádí např. dokument Příklady ukazatelů pro sledování vlivu realizace koncepce na životní prostředí in Metodika posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí, MŽP ČR 2002

ČÁST D:

PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

23. VÝCHODISKA

Pro vyhodnocení předpokládaných vlivů konceptu ÚPmB na stav města podle výsledků analýzy SWOT byla použita (v souladu s požadavky stanovenými vyhláškou č. 500/2006 Sb.) analýza SWOT, která je součástí rozboru udržitelného rozvoje území ÚAP pro správní území ORP Brno. Vyhodnocení bylo zpracováno nově pro všechny tři varianty, protože původní vyhodnocení variant I a II používalo SWOT analýzu ze Strategie pro Brno (ÚAP nebyly v roce 2007 k dispozici).

Vyhodnocení je provedeno v členění na tři pilíře udržitelnosti (environmentálního, ekonomického a sociálního).

Při vyhodnocení je stanovena míra vlivu konceptu ÚPmB na jednotlivá tvrzení SWOT analýzy. Koncept ÚPmB je jako celek porovnán s jednotlivými tvrzeními SWOT a je stanoveno jakou měrou ovlivňuje:

- a) eliminaci hrozeb;
- b) odstranění slabých stránek;
- c) využití silných stránek a příležitostí.

Při hodnocení míry bylo použita stupnice

- X vztah konceptu ÚPmB s tvrzením není relevantní;
- 0 vliv konceptu ÚPmB je zprostředkovaný nebo nepřímý;
- 1 vliv konceptu ÚPmB je přímý;
- 2 vliv konceptu ÚPmB je významný.

K hodnocení míry je dodán komentář vysvětlující, které části konceptu ÚPmB jsou podstatné pro výše uvedené body a) – c).

24. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

Tabulka D.1 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPMB na výsledky SWOT		
Tvrzení	Míra naplnění	Návrhy/atributy konceptu ÚP, které tvrzení ovlivňují
ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ		
Silné stránky		
Kvalitní a rozsáhlé přírodní zázemí na severu a západě města s významnou rekreační funkcí (veřejnou i soukromou) propustující do zastavěného území prostřednictvím zelených klínů v dostupnosti veřejné hromadné dopravy.	1	koncept ÚPMB zohledňuje plochy městské zeleně, CHKO, MZCHÚ, EVL a stanovuje zásady pro využití území do ní zahrnutého; zohledňuje rekreační oblasti a vymezuje nové
Vodní toky Svratky a Svitavy v některých úsecích s vysokou přírodní hodnotou navazující na jih města na širokou říční nivu se založeným systémem cyklistických tras.	1	využití území a podmínky pro výstavbu; návrh systému cyklistické a pěší dopravy návrh vybavenosti pro cyklisty
Založený systém třístupňové ochrany města před automobilovou dopravou s postupnou realizací staveb VMO jako druhého stupně ochrany.	1	návrh komunikační sítě
Vysoký standard obsluhy území města hromadnou městskou dopravou s vazbou na region prostřednictvím systému IDS JMK.	1	návrh komunikační sítě
Vybudovaný ekologicky přijatelný funkční systém nakládání s odpady.	1	plochy pro umístění zařízení pro nakládání s odpady
Vybudovaný a kapacitní systém centrálního zásobení teplem s rezervou výkonu.	1	návrh rozvoje systému zásobování teplem
Založený systém oddílného odkanalizování území města s možností vsakování dešťových vod.	1	návrh rozvoje systému odkanalizování
Slabé stránky		
Zhoršená jakost vody Brněnské přehrady omezující její rekreační využití a znečišťování vodních toků na území města odpadními vodami z odlehčovacích komor jednotné kanalizace způsobené absencí dešťových zdrží.	1	návrh rozvoje systému odkanalizování
Vysoká míra odpřírodnění některých úseků vodních toků (zejména Svitavy) doprovázená nedostatečným prostorem pro zajištění jejich ekologické funkce.	1	návrh rekreačních oblastí návrh nových ploch zeleně návrh tras pro cyklisty a pěší
Nedostatečná ochrana neogenních vod (riziko kontaminace) a nejasnost možností jejich budoucího využití.	1	rozvoj systému odkanalizování, návrh kanalizační sítě
Překonaná koncepce ÚSES navržená územním plánem města.	2	vymezení skladebných částí ÚSES zařazení skladebných částí do VPO
Realizace bydlení v suburbánním území města doprovázená zvýšenou individuální dopravou vyvolává negativní dopady na kvalitu obytného prostředí kolem vstupních dopravních koridorů (Obřany, Bosonohy, Kníničky, Starý Lískovec a Bohunice).	2	rozvojové a transformační plochy pro bydlení, rozvojové a transformační plochy pro vybavenost; návrh komunikační sítě; návrh systému MHD a IDS
Koncentrace velkých výrobních a logistických areálů v jihovýchodní části města neúměrně zatěžujících dopravní a obslužnou infrastrukturu s přímým vlivem na kvalitu ŽP a nedostatečným řešením koncepce zelených systémů.	0	odstranění nerovnoměrnosti vymezením rozvojových a transformačních ploch v dalších částech města (nejlepší ve variantě II)
Dosavadní výstavba velkoplošných nákupních center „na zelené louce“ a lokalizace administrativních a komerčních center v severojižním směru vyvolává dopravní problémy.	0	odstranění nerovnoměrnosti vymezením rozvojových a transformačních ploch; návrh komunikační sítě umožní zátěž přesunout mimo centrum a rezidenční plochy

Tabulka D.1 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPmB na výsledky SWOT		
Tvrzení	Míra naplnění	Návrhy/atributy konceptu ÚP, které tvrzení ovlivňují
Neustálý tlak na změnu využití přírodně hodnotných ploch ve prospěch ploch stavebních.	2	koncept ÚPmB zohledňuje přírodně hodnotné plochy a stanovuje zastavitelné plochy;
Vysoký podíl ploch brownfields doprovázený starými ekologickými zátěžemi při pomalém tempu jejich revitalizace.	2	vymezení transformačních ploch s největším podílem ve variantě I
Není realizována ochrana města před tranzitní dopravou v severojižním směru (I/43) a dálniční síť na jihu města je ve všech směrech přetížena.	1	návrh komunikační sítě vymístění R43 ve variantě III mimo město sice odvede tranzitní dopravu z území města, sníží však atraktivitu této silnice pro cílovou a zdrojovou dopravu a povede tak plošnému zatížení města dopravou
Druhý dopravní ochranný systém města (VMO a významné městské radiály) je nedobudovaný a realizace je pomalá, což vyvolává značné hlukové a emisní zatížení rezidenčního území města. Systémově jsou nedořešeny vazby městských komunikací v severní části města (Medlánky – Ivanovice), jihovýchodní části města (Chrlice – Tuřany) s vazbou na II/380.	1	návrh komunikační sítě, vymezení navržených komunikací jako VPS
Systém záchytných parkovišť P&R dle ÚPmB není v praxi naplňován a chybí vazby na systém hromadné dopravy.	X	realizace systému je mimo působnost ÚPmB
Značné hlukové zatížení oblasti JV sektoru města vyvolané přetíženým nadřazeným dopravním systémem a existencí letiště Tuřany omezuje stávající i navrhované rezidenční využití území.	0	ÚPmP nenavrhuje zásadní změny v nadřazeném dopravním systému ani v umístění letiště, snížení hlukové zátěže v lokalitě je možné pouze díky rovnoměrnějšímu rozmístění komerčních ploch a změnám v komunikační síti
Příležitosti		
Zachování ZPF jako neobnovitelného zdroje formou změny kultury ve prospěch travních porostů s využitím pro přírodní rekreační funkce. Směřovat stavební rozvoj na méně hodnotné a ladem ležící pozemky a zbytkové plochy ZPF obtížně obhospodařovatelné.	1	vymezení transformačních ploch s největším podílem ve variantě I
Odsouhlasení jednotného řešení dopravy v ZÚR JMK a ÚPmB umožní stabilizovat nadřazený dopravní systém a zahájit jeho realizaci. To se projeví na dopravní situaci ve městě s pozitivním dopadem na kvalitu prostředí.	0	využití této příležitosti je závislé na vydání ZÚR
Hrozby		
Neřešení problémů automobilové dopravy a revitalizace brownfields má přímý dopad na zhoršování životního prostředí ve městě.	1	návrh komunikační sítě; transformační plochy
Důsledné neřešení čistoty vody toků nad městem negativně ovlivní potenciál rekreačních ploch města Brna.	x	
V důsledku ekonomické recese možnost vzniku nových zdrojů narušení hygieny životního prostředí.	x	
Zpomalení přestavby ŽUB ovlivní možnosti reálného dokončení VMO v jižním sektoru města s dopadem na provoz města a následně na kvalitu prostředí.	1	návrh řešení ŽUB (přesun nádraží)
Další rozvoj velkých výrobních a logistických areálů v jihovýchodní části města a jeho bezprostředního okolí bez systémového řešení nadřazené komunikační sítě a investic do technické infrastruktury prohloubí již v dnešní době nevyváženou urbanistickou strukturu města s negativními dopady především na město samotné.	1	odstranění nerovnoměrnosti vymezením rozvojových a transformačních ploch v rámci celého města (nejlépe řešeno ve variantě II); návrh komunikační sítě

Tabulka D.1 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPmB na výsledky SWOT		
Tvrzení	Míra naplnění	Návrhy/atributy konceptu ÚP, které tvrzení ovlivňují
Pokračování neřízených suburbanizačních procesů umožní odliv obyvatel mimo město a prohloubí problémy v provozní organizaci brněnské aglomerace, které se především projeví ve zhoršení kvality prostředí ve městě vlivem nadměrné dopravy na koridorech s nedostatečnou schopností eliminace negativních vlivů.	1	vymezení rozvojových a transformačních ploch pro bydlení a vybavenost v dostatečné míře (nejlépe ve variantě I)
EKONOMICKÝ PILÍŘ		
Silné stránky		
Strategická poloha Brna na křižovatce multimodálních koridorů mezinárodního významu a významné postavení města ve struktuře osídlení ČR a Jihomoravského kraje.	1	návrh komunikační sítě z tohoto pohledu je problematická var. III navrhuje vymístění R43 mimo město s důsledkem odvedení části tranzitní dopravy z území města ale též s vlivem na snížení atraktivity této silnice pro cílovou a zdrojovou dopravu a ke zvýšení plošného zatížení města
Diverzifikovaná a vyrovnaná struktura městské ekonomiky vytváří předpoklady pro ekonomickou stabilitu. Ze strany města i kraje jsou vytvářeny podmínky pro podporu inovačního podnikání využívající vědecký a výzkumný potenciál města s těsnou vazbou na vysoké školy.	1	stabilizované, rozvojové a transformační plochy umožňující lokalizaci a rozvoj pracovišť, inovačního podnikání; rozvojové a transformační plochy pro lokalizaci VŠ
Stabilní struktura zaměstnanosti s vysokým podílem zastoupení veřejného sektoru. Zvyšování podílů zaměstnanců se středním a vysokoškolským vzděláním s vazbou na informační technologie. Zvyšující se dojíždka za prací z širšího regionu.	1	stabilizované, rozvojové a transformační plochy umožňující lokalizaci center
Dynamicky se rozvíjející sektor školství města představovaný koncentrací středních a vysokých škol s rostoucím počtem studentů a zvyšující se dojíždkou.	2	rozvojové a transformační plochy pro lokalizaci VŠ
Turistická atraktivita města využívá existenci významných kulturních památek, pokračování tradic BVV, Masarykova okruhu a kongresové turistiky, v kontextu přírodního zázemí celého Jihomoravského kraje.	0	ochrana hodnot území
Stávající bytový fond má předpoklady intenzifikace formou půdních nástaveb.	1	stabilizované plochy rozvojové a transformační plochy pro bydlení
Nabídka nových rozvojových ploch zakotvená v ÚPmB, doprovázená trvalým zájmem o investování ve městě.	2	další rozvojové a transformační plochy (největší podíl ve var. I)
Nadstandardní rozvoj sektoru obchodu a služeb ve městě a jeho bezprostředním okolí formou administrativních a komerčních center zvyšující atraktivitu města.	1	rozvojové a transformační plochy pro lokalizaci obchodu
Rekonstruované mezinárodní letiště Brno - Tuřany zajišťující přímé vazby města se světem.	1	vymezení letiště a rozvojových ploch v návaznosti na něj
Započatý projekt přestavby ŽUB (EUROPOINT) řešící dlouhodobě diskutovanou polohu nádraží s dopady do urbanistické struktury města.	2	návrh přesunu nádraží a souvisejících opatření v ŽUB
Na území města a regionu je provozován IDS-JMK založený na železniční dopravě s přímou vazbou na systém MHD ve městě.	2	návrh komunikační sítě návrh systému MHD a IDS
Využitelnost stávající technické infrastruktury pro revitalizaci ploch brownfields.	1	systém TI

Tabulka D.1 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPmB na výsledky SWOT		
Tvrzení	Míra naplnění	Návrhy/atributy konceptu ÚP, které tvrzení ovlivňují
Dostatečné pokrytí zdroji a fungující systémy zásobení města vodou, plynem a elektrickou energií.	0	respektování stávajících částí systému TI
Spalovna odpadů s kapacitními možnostmi přesahující potřeby města zároveň slouží jako jeden z tepelných zdrojů.	0	respektování spalovny jako stávající součásti systému nakládání s odpady
Založená kolektorová síť v centrální části města zajišťující bezkolizní obsluhu území technickou infrastrukturou.	2	respektování kolektorové sítě jako součásti systémů TI
Slabé stránky		
Nevyvážená urbanistická struktura vyvolávají zvýšené dopravní nároky na provoz města vyvolaná koncentrací výrobních a komerčních aktivit na jihu a bydlení na severu města. Zároveň nenaplnění záměrů ÚPmB v oblasti rozvoje bydlení způsobených nepřipraveností města řešit problémy s technickým a dopravním napojením, realizací protipovodňových opatření a řešením vlastnických vztahů.	1	odstranění nerovnoměrnosti vymezením rozvojových a transformačních ploch v rámci celého města (nejlépe řešeno ve variantě II); návrh komunikační sítě; návrh systémů TI; návrh systému protipovodňových opatření
Současný stav Železničního uzlu Brno (ŽUB) je neuspokojivý a realizace přestavby se zpožďuje a podvazuje možnosti realizace jižní části VMO .	2	návrh řešení ŽUB (přesun nádraží)
Vysoký podíl ploch brownfields jejichž revitalizace je finančně značně náročná a bez dotační politiky zatím nereálná.	x	
Značné zastoupení zahrádkářských lokalit ve městě bez jasné představy o jejich budoucím využití. Některé plochy se postupně transformují do ploch rekreace s trvalým bydlením bez odpovídajícího technického a dopravního napojení. Některé plochy již neplní svou původní funkci a postupně přecházejí do urbánních lad.	1	návrh využití ploch, návrhové, stabilizované a transformační plochy
Nerealizovaná protipovodňová opatření na území města snižují hodnotu stavebních pozemků a možnosti realizace staveb na některých návrhových plochách.	1	návrh kanalizační sítě a protipovodňových opatření vč. vymezení nových staveb jako VPS
Chybí stanovení záplavových území na některých tocích a celkové stanovení aktivních záplavových zón.	x	
Čistírna odpadních vod je provozována na projektovaném maximu a vytváří prahovou situaci pro další rozvoj města. Část kapacity ČOV je formou smluvních závazků rezervována pro rozvoj obcí v zázemí města.	1	rozvoj systému odkanalizování podmiňujícího rozvoj města
Rozvojové plochy v některých oblastech města Brna nelze bez značných investic do kanalizačního systému odkanalizovat. Malá kapacita drobných vodních toků pro odvod dešťových vod z některých nových rozvojových ploch vyvolává potřebu technického řešení zdržení dešťových vod v povodí.	1	rozvoj systému odkanalizování
Ekonomická náročnost systému CZT pro odběratele oproti jiným topným médiím.	x	
Příležitosti		
Napojit letiště Brno - Tuřany na systém IDS - JMK.	0	návrh komunikační sítě návrh systému MHD a IDS
Vybudování dálkového tepelného přiváděče z EDU (elektrárna Dukovany) a zapojení do systému CZT města.	x	

Tabulka D.1 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPmB na výsledky SWOT		
Tvrzení	Míra naplnění	Návrhy/atributy konceptu ÚP, které tvrzení ovlivňují
Využití rozvojového potenciálu letiště Brno – Tuřany pro větší přepravu zboží a osob	1	rozvojové plochy v oblasti Tuřan – největší podíl ve var. I s tím, že nevýhodou je posilování problému v nevyváženosti rozvoje města
Hrozby		
Nenaplnění plánu protipovodňových opatření nad městem Brnem ovlivní rozsah zaplavovaných území a tím i funkčnost protipovodňových opatření ve městě.	x	návrh kanalizační sítě a protipovodňových opatření vymezení nových staveb jako VPS
Město Brno zajišťuje odkanalizování okolních obcí jejichž rozvoj a zvyšování produkce odpadních vod negativně ovlivňuje již přijatý územní rozvoj města.	0	návrh kanalizační sítě
V důsledku ekonomické recese je možno očekávat pokles zájmu o novou průmyslovou výrobu, výrazné omezení velkých developerských projektů a odchod zahraničních investorů.	x	
SOCIÁLNÍ PILÍŘ		
Silné stránky		
V posledních letech vykazuje město kladný přirozený přírůstek počtu obyvatel, snížení míry nezaměstnanosti a zvýšení počtu volných pracovních míst.	1	návrh rozvojových ploch pro bydlení, vybavenost a zaměstnanost
Město je významným centrem veřejné správy a kultury regionálního a celostátního významu s dobrou dostupností. Zároveň vykazuje dostatečnou kapacitu základního a středního školství a vysoký standard zdravotní péče. Dochází k růstu kapacit domů s pečovatelskou službou a domovů důchodců.	1	návrh rozvojových ploch pro sociální infrastrukturu
Ve městě je rozvinutá síť sportovních organizací a klubů s tradicemi a úspěchy (fotbal, hokej, cyklistika, volejbal, basketbal, střelba).	1	návrh rozvojových ploch pro sport a rekreaci
Pro město jsou charakteristické založené čtvrti a sídliště s vysokou úrovní obytného prostředí, s vazbou na přírodní zázemí a dobrou obsluhou systémy hromadné dopravy. Postupně probíhá regenerace stávajících městských parků.	1	respektování stávajících ploch zeleně plochy městské zeleně, návrh nových, vymezuje stabilizované a rozvojové plochy městské zeleně a stanovuje podmínky zásady pro jejich využití jejich území; rozvoj MHD a IDS
Rekreační potenciál města je umocněn realizací cyklotras směřujících k budování komplexních ucelených tahů a specifickou lodní dopravou na Brněnské přehradě.	1	návrh systému cyklistické a pěší dopravy návrh vybavenosti pro cyklisty
Slabé stránky		
Nesoulad mezi statistickými údaji o počtu trvale přítomných obyvatel a skutečným počtem obyvatel bydlících a přítomných, ve vztahu k využití území a dimenzování obslužných systémů města.	x	problematika mimo kompetenci ÚPmB vyžadující kvalifikovanou demografickou analýzu
Postupné stárnutí obyvatelstva města není uspokojivě doprovázeno výstavbou zařízení sociální péče (LDN a ústavy sociální péče).	1	rozvojové a transformační plochy pro vybavenosti oblasti zdravotnictví a sociální péče
V současnosti se město potýká s nedostatečnou kapacitou mateřských škol.	0	podmínky pro využití ploch vytváří předpoklady pro stabilizaci či umístování MŠ
Ve městě se nacházejí lokality s velmi devastovaným bytovým fondem i v atraktivních částech města obývané sociálně slabšími skupinami obyvatel.	x	

Tabulka D.1 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPmB na výsledky SWOT		
Tvrzení	Míra naplnění	Návrhy/atributy konceptu ÚP, které tvrzení ovlivňují
Ve městě se negativně projevuje absence městského fotbalového a zimního stadionu, kapacitní víceúčelové městské haly a nevyhovujícího stavu Velodromu. Zároveň ve městě chybí odpovídající aquapark a areál pro lyžařské aktivity.	1	stabilizované, rozvojové a transformační plochy pro sport a rekreaci; vymezení plochy pro sjezdovku ve var. II je problematické z hlediska vlivu na EVL
Realizace nových výškových objektů zvyšuje intenzitu využití území, čímž zatěžuje obslužné systémy a v některých případech narušuje siluetu města.	0	koncept ÚPmB zohledňuje pohledové panorama a prostorové dominanty Brna stanovením podmínek pro zástavbu
Město dlouhodobě postrádá plnohodnotné rekreační využití Brněnské přehrady. Celkové koncepci rekreace ve městě chybí realizace přírodních rekreačních areálů především na jihu města.	1	návrh rekreačních oblastí návrh nových ploch zeleně návrh tras pro cyklisty a pěší
Velká část území města je ohrožována záplavami s minimální protipovodňovou ochranou.	2	návrh kanalizační sítě a protipovodňových opatření vymezení nových staveb jako VPS
V souvislosti se zvyšující se automobilizací se projevuje výrazný deficit statické dopravy především v plochách bydlení. Řešení obnovy bytového fondu formou střešních nadstaveb bez řešení dopravy v klidu snižuje obytný komfort území. Pomalá je realizace veřejných parkovacích míst v centrální části města.	2	návrh systému dopravy v klidu vymezení nových staveb jako VPS
Problémové dopravní provozní vazby velkých zařízení občanské vybavenosti (zdravotnictví, kultura, sport).	1	Koncepce dopravních sítí
Napojení nové polohy osobního železničního nádraží na systém MHD, bez realizace SJ kolejového diametru je koncepčně nedořešené.	1	návrh komplexního řešení ŽUB (přesun nádraží)
Systém obsluhy města hromadnou dopravou zakotvený v ÚPmB plně neodráží v současnosti realizovaný IDS JMK (chybí některé zastávky). Zároveň zaostává realizace staveb systému MHD dle územního plánu.	1	přepracovaný návrh systému MHD a IDS
Nesouhlas části obyvatel a zájmových skupin s některými významnými projekty města zakotvenými v ÚPmB (přestavba ŽUB, R43)	0	koncept ÚPmB je řešen variantně
Příležitosti		
Posílení významu a prestiže města v rámci státu a EU formou nabídky pro umístění významných institucí a aktivit.	1	rozvojové a transformační plochy; podmínky využití ploch
Hrozby		
V důsledku ekonomické recese je možno očekávat zhoršení ekonomické situace pro sociálně slabší skupiny obyvatel s následnou možností vzniku problémových sociálně patologických lokalit.	x	
Absence významných městských sportovních, volnočasových a rekreačních zařízení snižuje prestiž města.	1	rozvojové plochy rekreace a volnočasových aktivit
Narůst počtu imigrantů s nízkou vzdělanostní úrovní vázaných na pracovní příležitosti v oborech bez přidané hodnoty.	x	

25. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA STAV A VÝVOJ HODNOT V ÚZEMÍ

Tabulka D.2 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPMB na hodnoty území		
Hodnota	Míra naplnění	Komentář
Přírodní hodnoty		
chráněná krajinná oblasti	1	koncept ÚPMB zohledňuje CHKO a stanovuje zásady pro využití území do ní zahrnutého
maloplošná chráněná území	1	koncept ÚPMB zohledňuje mzhú a stanovuje zásady pro využití jejich území
Evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000	0	koncept ÚPMB zohledňuje EVL a stanovuje zásady pro využití jejich území koncept ovlivňuje významné plochy EVL CZ062380 Pisárky ve variantě II
Přechodně chráněná plocha	1	koncept ÚPMB zohledňuje plochu a stanovuje obecné zásady pro využití její území
přírodní parky	1	koncept ÚPMB zohledňuje přírodní parky a stanovuje obecné zásady pro využití jejich území
významné krajinné prvky	1	koncept ÚPMB zohledňuje vkp a stanovuje obecné zásady pro využití jejich území
významná městská zeleň	1	koncept ÚPMB zohledňuje plochy městské zeleně, vymezuje stabilizované a rozvojové plochy městské zeleně a stanovuje podmínky zásady pro jejich využití jejich území
říční koridor	1	koncept ÚPMB zohledňuje říční koridor jako kompoziční osu a navrhuje jeho využití pro rekreaci a volný čas
niva – rozhraní morfologie terénu	1	koncept ÚPMB zohledňuje tento významný krajinný předěl definicí využití území a podmínek pro výstavbu
rekreační oblasti	2	koncept ÚPMB zohledňuje rekreační oblasti a vymezuje nové
Památky		
národní kulturní památky	1	koncept ÚPMB zohledňuje nkp
městská památková rezervace	1	koncept ÚPMB zohledňuje mpr
městské památkové zóny	1	koncept ÚPMB zohledňuje mpz
archeologická lokalita	1	koncept ÚPMB zohledňuje tuto lokalitu
Kulturní hodnoty		
historické centrum	1	koncept ÚPMB zohledňuje historické centrum a stanovuje zásady pro jeho využití
centra městských čtvrtí	1	koncept ÚPMB zohledňuje centra MČ
duchovní centra	1	koncept ÚPMB zohledňuje duchovní centra
Prostorové hodnoty		
Brněnská veduta	1	koncept ÚPMB zohledňuje pohledové panorama Brna stanovením podmínek pro zástavbu
prostorové dominanty	1	koncept ÚPMB zohledňuje prostorové dominanty stanovením podmínek pro zástavbu
pohledově exponované svahy	1	koncept ÚPMB zohledňuje tyto svahy vymezením zastavitelných ploch a stanovením podmínek pro zástavbu

Tabulka D.2 – Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPMB na hodnoty území		
Hodnota	Míra naplnění	Komentář
Hodnotná zástavba		
zástavba historického jádra	1	koncept ÚPMB zohledňuje historické centrum vymezením stabilizované plochy a stanovením zásad pro zástavbu
městské čtvrtě blokové zástavby severně, východně a jihozápadně od historického jádra	1	koncept ÚPMB zohledňuje blokovou zástavbu vymezením stabilizovaných ploch a stanovením podmínek pro zástavbu
městské čtvrtě rodinných domů severozápadně a severovýchodně od historického jádra	1	koncept ÚPMB zohledňuje čtvrtě rodinných domů v blízkosti jádra vymezením stabilizovaných ploch a stanovením podmínek pro zástavbu
čtvrtě rodinných domů budované ve vazbě na jádra připojených obcí	1	koncept ÚPMB zohledňuje čtvrtě rodinných domů obcí vymezením stabilizovaných ploch a stanovením podmínek pro zástavbu
zástavba obytných sídlišť	1	koncept ÚPMB vytváří podmínky pro regeneraci sídlišť
významné areály	1	koncept ÚPMB zohledňuje významné areály vymezením stabilizovaných ploch a stanovením podmínek pro zástavbu

ČÁST E:

**VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU K NAPLNĚNÍ PRIORITY
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ DEFINOVANÝCH POLITIKOU
ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2008**

24. VÝCHODISKA

Podle vyhlášky č. 500/2006 Sb. jsou pro vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování relevantní priority stanovené Zásadami územního rozvoje (ZÚR). Vzhledem k tomu, že ZÚR Jihomoravského kraje dosud nejsou vydány, je pro vyhodnocení přínosu konceptu ÚPmB využita PÚR 2008, která stanovuje republikové priority územního plánování.

S ohledem na specifické podmínky území ČR a strukturu jeho osídlení zohledňují republikové priority územního plánování požadavky na udržitelný rozvoj území, vyjádřené v dokumentech EU, Rady Evropy a dalších mezinárodních organizací, kterých je ČR členem. Zaměřují se na dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Republikové priority územního plánování jsou určeny ke konkretizaci obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování a požadavků na udržitelný rozvoj v územně plánovací činnosti krajů a obcí, kterou jsou stanovovány podmínky pro změny v konkrétním území.

Vyhodnocení přínosu je provedenou vyhodnocením míry, jakou jsou jednotlivé priority a naplňovány konceptem ÚPmB jako celkem.

Při hodnocení míry bylo použita stupnice

- 0 koncept ÚPmB prioritu nenaplní;
- 1 koncept ÚPmB prioritu naplňuje;
- 2 koncept ÚPmB prioritu naplňuje významným způsobem.

K hodnocení míry je dodán komentář vysvětlující, které části či atributy konceptu ÚPmB jsou podstatné pro naplnění priority.

25. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU KONCEPTU ÚPMB K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Tabulka E.1 – Vyhodnocení přínosu konceptu ÚPMB k naplnění priorit územního plánování		
Priorita PÚR 2008	Míra naplnění	Komentář
Článek 14: Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.	2	Koncept ÚPMB identifikuje tyto hodnoty území města: přírodní hodnoty: - chráněná krajinná oblast - maloplošná chráněná území - EVL soustavy NATURA 2000 - přechodně chráněná plocha - přírodní parky - významné krajinné prvky - významná městská zeleň - říční koridor - niva – rozhraní morfologie terénu - rekreační oblasti památky: - národní kulturní památky - městská památková rezervace - městské památkové zóny - archeologická lokalita kulturní hodnoty - historické centrum - centra městských čtvrtí - duchovní centra prostorové hodnoty - Brněnská veduta - prostorové dominanty - pohledově exponované svahy - zástavba historického jádra - městské čtvrtě blokové zástavby severně, - východně a jihozápadně od historického jádra - městské čtvrtě rodinných domů severozápadně a severovýchodně od historického jádra - čtvrtě rodinných domů budované ve vazbě na jádra připojených obcí - zástavba obytných sídlišť - významné areály Lze konstatovat, že tyto hodnoty jsou v konceptu respektovány a využity pro rozvoj města. Problémem je střet navržené sjezdovky Myslivna s EVL CZ062380 Pisárky ve variantě II.
Článek 15: Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhnout při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.	1	Koncept ÚPMB nevytváří v žádné z variant podmínky pro vznik sociální segregace.

Tabulka E.1 – Vyhodnocení přínosu konceptu ÚPmB k naplnění priorit územního plánování		
Priorita PÚR 2008	Míra naplnění	Komentář
Článek 16: Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Při řešení ochrany hodnot území je nezbytné zohledňovat také požadavky na zvyšování kvality života obyvatel a hospodářského rozvoje území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli (viz také čl. 20 PÚR ČR 2006) a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.	2	Koncept ÚPmB navrhuje využití území, které lze považovat za vyvážené. Důsledné uplatňování územního plánu při změnách území povede k odstraňování nevyváženosti v urbanistické struktuře území. Z hlediska rovnoměrnosti územního rozvoje je nejvhodnější varianta II. Varianta I přetěžuje JV část Brna koncentrací dopravně náročných aktivit. Varianta III navrhuje výrazně menší výměru rozvojových ploch.
Článek 17: Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí, zejména v regionech strukturálně postižených a hospodářsky slabých a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.	0	Priorita se netýká Brna
Článek 18: Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.	0	Tato priorita není pro územní plán města relevantní, je určena pro nadřazené dokumenty územního plánování (ZÚR).
Článek 19: Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestavb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.	2	Koncept ÚPmB se významně zaměřuje na přestavbu nevyužívaných nebo nedostatečně využívaných území. Nejvhodnější je z tohoto pohledu varianta I vymežující 982 ha přestavbových ploch (4,1 % plochy města). Ve variantě II vymezuje 759 ha těchto ploch (3 % plochy města) a variantě III je vymezeno 817 ha ploch.
Článek 20: Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí krajiny i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.	1	Koncept ÚPmB navrhuje využití území, které lze považovat za vyvážené a zároveň šetrné k životnímu prostředí. Koncept ÚPmB je obecně zaměřen na udržitelný rozvoj i z hlediska životního prostředí. Problémem je střet navržené sjezdovky Myslivna s EVL CZ062380 Pisárky ve variantě II.

Tabulka E.1 – Vyhodnocení přínosu konceptu ÚPmB k naplnění priorit územního plánování		
Priorita PÚR 2008	Míra naplnění	Komentář
Článek č. 21: Vymežit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobitelných pro nenáročnou formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny. (Viz také Lipská charta, část II.; viz také čl. 23 PÚR ČR 2006).	0	Tato priorita není pro územní plán města relevantní, je určena pro nadřazené dokumenty územního plánování (ZÚR).
Článek č. 22: Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).	1	Koncept ÚPmB vytváří předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu zohledněním přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, z nichž mnohé jsou významnými turistickými atraktivitami. Koncept ÚPmB vymezuje cyklistické a pěší stezky umožňující vazby na turistické cíle.
Článek 23: Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a z kvalitativní dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.	0	Tato priorita není pro územní plán města zásadní, je určena zejména pro nadřazené dokumenty územního plánování (ZÚR).
Článek 24: Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.. Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).	1	Koncept ÚPmB vytváří předpoklady pro zlepšení dopravní obsluhy území na území města i ve vazbách na zázemí města. Problematická je z tohoto pohledu varianta III, která vymístěním silnice R 43 mimo území města což je předpokladem pro odvedení části tranzitní dopravy z Brna. Tento krok je však zároveň předpokladem pro zvýšení plošné dopravní zátěže ve městě a a ve svém důsledku limituje rozvoj města.
Článek 25: Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.	2	Koncept ÚPmB navrhuje protipovodňovou ochranu území kolem řek Svratka a Svitava a území rozlivu vymezuje převážně jako nezastavitelné plochy

Tabulka E.1 – Vyhodnocení přínosu konceptu ÚPmB k naplnění priorit územního plánování		
Priorita PÚR 2008	Míra naplnění	Komentář
Článek 26: Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.	2	Koncept ÚPmB navrhuje protipovodňovou ochranu území kolem řek Svratka a Svitava a území rozlivu vymezuje převážně jako nezastavitelné plochy
Článek 27: Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastřů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní síť pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.	1	Koncept ÚPmB navrhuje rozvoj sítě dopravní a technické infrastruktury zohledňující význam města jako centra aglomerace (Velké Brno) a zároveň jako významného dopravního uzlu (rozvoj letiště, řešení ŽUB, rozvoj komunikační sítě, zkapacitnění D1)
Článek 28: Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.	1	Koncept ÚPmB navrhuje využití území, které lze považovat za vyvážené. Důsledné uplatňování územního plánu při změnách území povede k odstraňování nevyváženosti v rozvoji. Koncept ÚPmB neřeší organizaci součinnosti jednotlivých aktérů v územním plánování.
Článek 29: Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest.	2	Koncept ÚPmB vytváří předpoklady pro zlepšení celkové dopravní obsluhy území na území města i ve vazbách na zázemí města. Koncept ÚPmB dále navrhuje rozvoj systému MHD a jeho provázání na regionální IDS. Obecně tak lze říci, že koncept ÚPmB je zaměřen na udržitelný rozvoj města Brna. Problematická je z tohoto pohledu var. III navrhuje odsunutí R43 mimo město. To pravděpodobně povede k zvýšení plošného zatížení města dopravou může.
Článek 30: Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávky vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.	2	Koncept ÚPmB navrhuje rozvoj systémů TI jak z hlediska kvantitativního tak kvalitativního s ohledem na nejen současné požadavky společnosti, ale zejména na požadavky v budoucnosti.
Článek 31: Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.	0	Koncept ÚPmB neřeší vytváření podmínek pro rozvoj výroby energie z obnovitelných zdrojů.

Tabulka E.1 – Vyhodnocení přínosu konceptu ÚPmB k naplnění priorit územního plánování		
Priorita PÚR 2008	Míra naplnění	Komentář
Článek 32: Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.	1	Koncept ÚPmB vytváří předpoklady pro revitalizaci bytového fondu s ohledem na podmínky území.

ČÁST F:

**VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚZEMNÍHO PLÁNU
MĚSTA BRNA NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ - SHRNUÍ**

26. VÝCHODISKA

Podle vyhlášky č. 500/2006 Sb. je toto vyhodnocení vázáno na závěry rozboru udržitelného rozvoje území a cílem je popsat, jak ÚPD přispívá k vyváženosti vztahu jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje a jak předchází rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel a ohrožením života budoucích generací.

Vzhledem k tomu, že koncept Územního plánu města Brna je připravován ve třech variantách, je kromě základního vyhodnocení konceptu ÚPmB, které odpoví na otázku, jak ÚPmB reaguje na nejvýznamnější obecné a konkrétní nerovnovážné faktory a rizika, provedeno také vzájemné posouzení variant podle níže uvedených souborů kritérií s tím, že očekávaným výsledkem bude názor na to, která z variant více podporuje rovnovážné faktory (a více omezuje nerovnovážné faktory) vzájemných vztahů mezi ekonomickým, environmentálním a sociálním pilířem udržitelného rozvoje. Předmětem vzájemného posouzení jsou však také položky, které jsou ve všech variantách řešeny totožně.

Vyhodnocení vlivů je tedy rozvrženo do těchto částí:

I. Základní vyhodnocení konceptu ÚPmB

Cílem základního vyhodnocení, které je provedeno verbálně, je definovat, zda koncept respektuje základní, výše uvedené, nerovnovážné faktory udržitelného rozvoje území Brna.

II. Vzájemné posouzení variant

Posouzení variant je provedeno z hlediska

- kvantitativních kritérií;
- kvalitativních kritérií;
- specifických kritérií - specifická kritéria jsou dále členěna na kritéria globální, týkající se celého území města a kritéria lokální, týkající se vybraných lokalit;

Vzájemná posouzení variant jsou provedena metodou bodového hodnocení tak, že:

- v každé skupině kritérií (kvantitativní, kvalitativní, specifická globální a specifická lokální) jsou definována konkrétní kritéria, vztahující se k jednomu nebo ve většině případů k více pilířům udržitelného rozvoje;
- každému kritériu je přiřazena váha a kritéria jsou bodově ohodnocena s tím, že „skóre pro jednotlivé kritérium“ je dáno součinem váhy a bodového ohodnocení (váha každého kritéria je stanovena obecně s tím, že může být v jednotlivých případech upravena s přihlédnutím ke konkrétní situaci města Brna);
- v každé skupině kritérií je pro každou variantu vypočítáno „skupinové skóre“ (součet hodnot „skóre pro jednotlivá kritéria“);
- každé „skupinové skóre“ je normalizováno vzhledem k maximální dosažitelné hodnotě v této skupině kritérií a tím je eliminován různý počet kritérií v jednotlivých skupinách („normalizované skupinové skóre“ je podílem „skupinového skóre“ a maximálního počtu bodů, kterého lze v dané skupině kritérií dosáhnout“).

III. Souhrnné posouzení variant

Vzájemné posouzení je provedeno tak, že:

- každé skupině kritérií je přiřazena váha a pro každou variantu je vypočítáno „vážené skupinové skóre“ (součin příslušné váhy a „normalizovaného skupinového skóre“),
- „celkové skóre“ je vypočítáno pro každou variantu jako součet „vážených skupinových skóre“.

IV. Závěrečné doporučení

27. VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ÚPMB NA VYVÁŽENOST VZTAHU ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL V ÚZEMÍ

Na základě analýz podkladových dokumentů byly definovány faktory negativně ovlivňující vyváženost vztahů mezi ekonomickým, environmentálním a sociálním pilířem udržitelného rozvoje a tím bránícími udržitelnému rozvoji města Brna.

27.1 Faktory nevyváženosti vztahu environmentálního, ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje

27.1.1 Suburbanizace / dekoncentrace

Proces suburbanizace je výsledkem působení mnoha zejména sociálně-ekonomických faktorů. Jejím důsledkem je např. nepříznivý vývoj populace, její stárnutí, zvyšování dopravní zátěže a s ní spojených nepříznivých vlivů na životní prostředí ap.

Koncept ÚPMB přispívá k jeho zpomalení a zmírnění zejména tím, že:

- vytváří **potenciál ploch pro bydlení a ploch občanské vybavenosti** - oproti stávajícímu územnímu plánu navrhuje varianty konceptu ÚPMB významný nárůst potenciálních rezidenčních ploch (pro 15 až 50 tisíc nových obyvatel) a také významný potenciál pro nárůst ploch občanské vybavenosti (na téměř dvojnásobek).navrhuje **potenciál ploch pro nové pracovní příležitosti** - oproti stávajícímu stavu navrhuje konceptu ÚPMB významný potenciál vzniku nových pracovních příležitostí .
- vytváří **předpoklady pro zlepšení kvality života** z hlediska veřejných služeb (včetně rozšíření nabídky veřejné dopravy), kvality životního prostředí a možnosti volnočasových aktivit (sportovních i kulturních) - oproti stávajícímu stavu navrhuje všechny varianty konceptu ÚPMB nárůst ploch občanské i komerční vybavenosti, rozšíření nabídky a zvýšení komfortu veřejné dopravy, nárůst ploch veřejné zeleně, určité snížení imisní a hlukové zátěže a nárůst ploch pro kulturní a sportovní využití.

Největší potenciál nových rozvojových ploch vytváří varianta I. Varianta II navrhuje rovnoměrnější územní rozvoj. Varianta III je z hlediska rozvoje výrazně limitována.

27.1.2 Nárůst osobní a nákladní automobilové dopravy ve městě

Nárůst automobilové dopravy je obecným trendem souvisejícím s ekonomickým rozvojem a bohatnutím společnosti. V Brně je posílen v důsledku silné suburbanizace. Je příčinou zhoršení stavu životního prostředí a zvýšení bezpečnostních rizik ve městě.

Koncept ÚPMB přispívá k jeho zpomalení a zmírnění zejména tím, že:

- navrhuje **třístupňovou ochranu před dopravní zátěží** spojenou s odvedením významné části dopravního proudu mimo město - všechny varianty konceptu ÚPMB navrhuje řešení nejvýznamnějších problémů dopravní infrastruktury (zejména R43, R52, JZT, JT, JVT, I/42 a VMO a zkapacitnění dálnice D1 – D2.
- navrhuje **zlepšení stavu veřejné dopravy** - všechny varianty konceptu ÚPMB navrhuje rozšíření infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu a tím zlepšení dopravní obsluhy území města.

27.1.3 Významné problémy systémů dopravy

S předchozím faktorem souvisí i řada systémových nedostatků v jednotlivých dopravních sítích a systémech. Patří sem zejména

- nedořešené vedení významných komunikací, zejména komunikace R43, R52, JZT, JT, JVT, I/42 a VMO;

- kapacitní problémy dálnice D1-D2 - všechny dopravní prognózy předpokládají v horizontu roku 2020 výrazný nárůst výkonu nákladní a zejména osobní automobilové dopravy; zájem o dálniční komunikaci D1-D2 navíc dále poroste vlivem nedávného otevření dálničního spojení Bratislava-Vídeň a později vlivem postupného budování dálniční sítě na Slovensku;
- problematické umístění železniční stanice Brno Hlavní nádraží, které je limitujícím prvkem rozvoje centrální části města;
- systémové a stavební problémy v síti MHD způsobující, že některé části města dosud nejsou dostatečně obslouženy systémem hromadné dopravy;
- nedostatek parkovacích míst v centru města i na sídlištích.

Koncept ÚPmB přispívá k eliminaci faktoru zejména tím, že:

- vymezuje **trasy významných silničních komunikací** – varianty konceptu ÚPmB řeší vedení hlavních silničních komunikací, zejména R43, R52, JZT, JT, JVT, I/42 a VMO;
- navrhuje **zkapacitnění dálničního tahu D1-D2** v prostoru Brna;
- navrhuje **přemístění železniční stanice** Brno Hlavní nádraží;
- navrhuje **rozšíření sítě MHD** s dílčími odlišnostmi ve variantách;
- navrhuje systém parkovišť zahrnující nové plochy vhodné pro parkování a také plochy pro parkoviště typu „park and ride“.

Z pohledu řešení dopravní infrastruktury se jeví jako problematická varianta III, která navrhuje odsunutí R 43 mimo město do prostoru Boskovické brázdy. Toto opatření neřeší problém zátěže tranzitní dopravou v SJ směru, jen ho přesouvá mimo území města. Na druhou stranu povede ke snížení atraktivity této komunikace pro dopravu s cílem a zdrojem v Brně s vysoce pravděpodobným důsledkem v plošném zvýšení dopravní zátěže vč. centra města.

27.1.4 Existence brownfields a starých ekologických zátěží

Celková výměra nevyužívaných nebo nedostatečně využívaných areálů je cca 500 ha. Významné staré ekologické zátěže jsou zejména oblast Heršpic a Přízřenice, „jižní centrum“, průmyslové komplexy v Židenicích).

Koncept ÚPmB přispívá k eliminaci faktoru zejména tím, že **navrhuje regeneraci významných „brownfields“**. Vyhodnocení variant vychází především z pohledu uvedených bilancí ploch transformace. Objektivní porovnání variant vzhledem k regeneraci brownfields by mělo být odvozeno od srovnání údajů o současných plochách brownfields navržených mezi plochy přestavby. Ve variantách jsou ovšem plochy brownfields obecně navrženy buď mezi plochy transformace bez uvedení cílové funkce či mezi plochy přestavby pro určené funkce.

Z tohoto hlediska je nejvýhodnější varianta I.

27.1.5 Riziko povodní

Povodněmi je ohrožena značná část území Brna v údolích řek Svatky a Svitavy. Koncept ÚPmB navrhuje jako protipovodňová opatření:

- zachování a posílení ploch s retenční funkcí, včetně zachování ploch s přirozenou možností rozlivu v nezastavěném území;
- lokální protipovodňovou ochranu technickými opatřeními liniových protipovodňových staveb (hráz, zeď, mobilní hrazení, terénní úprava);
- odstraňování či úpravu objektů, které nepříznivě ovlivňují odtokové poměry;
- vymezení a stanovení záplavových území a stanovení omezení, která z těchto stanovení plynou.

27.1.6 Omezená kapacita kanalizační sítě

Nedostatečná kapacita kanalizační sítě se stává významným faktorem limitujícím další rozvoj města. Koncept ÚPmB přispívá k eliminaci faktoru **návrhem doplnění stokové sítě**. Podstatné je, že pro rozvojové plochy je zvažována oddílná kanalizace s retencí dešťových vod.

27.1.7 Střety rozvojových ploch a ochrany krajiny

Problematika záboru volné krajiny pro rozvoj sídel je obecně vnímaným negativním faktorem územního rozvoje. Je důležité primárně využít vnitřní rezervy ve městě a teprve pro pokrytí dalších potřeb vymezovat rozvojové plochy ve volné krajině. Je však nutné konstatovat, že využití „greenfields“ je výrazně levnější než transformace „brownfields“.

Varianty počítají se zábořem významné části zemědělského půdního fondu (26 až 32 %) pro rozvojové plochy, což sice vytváří předpoklady pro posílení ekonomického a sociálního pilíře ale nepříznivě se projeví na pilíři environmentálním.

Většina přírodních a krajinných hodnot je v konceptu ÚPmB zohledněna. Výjimku tvoří návrh plochy pro sport – sjezdovka Myslivna, která zasahuje EVL CZ062380 Pisárky ve variantě II.

27.2 Faktory nevyváženosti vztahu environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje

27.2.1 Nerovnovážné rozložení ploch zeleně

Dostupnost, kvalita a využitelnost ploch zeleně je významným ukazatelem atraktivity území. Na území Brna je dostatek parků v centru města, severní část využívá lesnaté krajiny v zázemí. Nedostatek ploch zeleně jižní části města je výrazně nižší výměra zelených ploch.

Koncept ÚPmB přispívá k eliminaci faktoru zejména tím, že navrhuje **rozšíření ploch veřejné a krajinné zeleně** a ploch lesa. Podíl „zelených“ ploch na celkové ploše města vzroste ze stávajících 30 % na cca 36 % a většina tohoto nárůstu bude v položkách městská zeleň a krajinná zeleň.

Z hlediska rozvoje ploch zeleně je nejvýhodnější varianta I.

27.2.2 Významná zátěž prostředí emisemi PM₁₀

Prakticky na celém území města dochází k nedodržování platných imisních limitů pro suspendované částice velikostní frakce PM₁₀ a téměř 97 % rozlohy města bylo v roce 2006 (na základě dat o kvalitě ovzduší z roku 2005) zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, a to vzhledem k suspendovaným částicím PM₁₀, které představují velmi významné zdravotní riziko pro obyvatelstvo. Podle zjištění Evropské komise je počet předčasných úmrtí způsobených expozicí suspendovanými částicemi je srovnatelný s počtem úmrtí při dopravních nehodách.

Koncept ÚPmB přispívá k eliminaci faktoru zejména návrhem řešení třístupňové ochrany města před dopravní zátěží spojené s odvedením části dopravní zátěže mimo centrum města a rezidenční čtvrti a tím k určitému zmírnění imisní zátěže obyvatel města.

Proti zmírnění bude působit nárůst přepravních výkonů osobní a zejména nákladní dopravy v souvislosti s předpokládaným naplňováním navrhovaných rozvojových ploch.

Za negativní průvodní jev navrhovaných dopravních záměrů lze považovat dislokaci dopravní zátěže vázané na město Brno do prostoru sousedních obcí v rámci JMK (zejména případ R43 ve variantě III).

Další důvody zvýšených emisí prašných částic (výstavba, nedostatečný úklid) nelze územním plánem ovlivnit.

27.2.3 Významná zátěž prostředí hlukem

Významná část obyvatel města je vystavena zvýšené hlukové zátěži, která má původ převážně v dopravě, především automobilové.

Koncept ÚPmB přispívá k eliminaci faktoru stejně jako u faktoru předchozího zejména návrhem vyvedení části dopravní zátěže mimo centrum města a rezidenční čtvrti. Tím dojde ke zmírnění hlukové zátěže obyvatel města.

Proti zmírnění bude působit nárůst přepravních výkonů osobní a zejména nákladní dopravy v souvislosti s předpokládaným naplňováním navrhovaných rozvojových ploch.

Za negativní průvodní jev navrhovaných dopravních záměrů lze považovat dislokaci dopravní zátěže vázané na město Brno do prostoru sousedních obcí v rámci JMK (zejména případ R43 ve variantě III).

27.2.4 Existence ploch zahrádek

Posuzování tohoto faktoru je velmi problematické. Některé plochy zahrádek se nacházejí v příznivých atraktivních lokalitách a vytvářejí tak limitu rozvoje v zastavěném území. Na druhou stranu lokality zahrádek tvoří důležité rekreační zázemí pro obyvatele čtvrtí se zástavbou bytových domů. Předpoklady z devadesátých let, že zájem o zahrádky zcela vymizí se nenaplnily.

Všechny varianty konceptu ÚPmB navrhuji změny využití u téměř poloviny ploch zahrádek. Jde o plochy, které jsou atraktivní z hlediska možných investic do bydlení.

Změna využití může vyvolat mezi některými majiteli negativní ohlasy a vést ke společenským problémům.

27.3 Faktory nevyváženosti vztahu ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje

27.3.1 Nízký podíl výrobních ploch vzhledem k ostatním typům ploch

V Brně je relativně malý podíl ploch pro výrobu vzhledem k ostatním typům ploch (cca 3,5 % z celkové výměry města). Pro srovnání podíl ploch vybavenosti činí 7 % z celkové výměry města.

Koncept ÚPmB navrhuje nové plochy pro výroby na úroveň podílu 6 – 7 % z celkové plochy města.

Jde o navýšení o 140 % ve variantě I a 80% ve variantě II a 75 % ve variantě III. Problémem varianty I je vyšší koncentrace rozvojových ploch do JV sektoru města.

27.3.2 Nedostatek sportovních zařízení a špatný stav stávajících sportovních zařízení

Nedostatečná vybavenost pro sport a zanedbanost stávajících zařízení je zřetelná zejména u zařízení pro vrcholový sport. Koncept ÚPmB navrhuje navýšení ploch pro sport o cca 75 %. Největší výměru nových ploch pro sport a rekreaci navrhuje varianta II.

27.3.3 Neexistence určitých typů kulturních a společenských zařízení

Brnu chybí některá zařízení, jež svým dosahem budou přesahovat městský význam, jako jsou velké kongresové centrum, polyfunkční městská hala, koncertní sál, otevřená plocha pro velké sportovní a kulturní akce.

Koncept ÚPmB až na výjimky explicitně nevymezuje plochy jednotlivá zařízení, vytváří však předpoklad pro jejich umístění v rozvojových nebo transformačních plochách.

28. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU KONCEPTU ÚPMB K VYTVÁŘENÍ PODMÍNEK PRO PŘEDCHÁZENÍ RIZIK A OHROŽENÍ

28.1 Rizika a ohrožení

Jako významná rizika ovlivňující potřeby života současné generace a zároveň ohrožení podmínek života generací budoucích byly identifikovány:

1. Suburbanizace a s ní spojené nepříznivé trendy vývoje obyvatelstva (snižování počtu, stárnutí).
2. Nepříznivá imisní situace.
3. Nepříznivá hluková situace.
4. Riziko povodní.
5. Riziko poškození krajiny.

28.2 Přínosy konceptu ÚPmP

Přínosem konceptu územního plánu města Brna k řešení rizik jsou zejména:

1. Suburbanizace a s ní spojené nepříznivé trendy vývoje obyvatelstva (snižování počtu, stárnutí):
 - návrh nových ploch pro bydlení;
 - návrh nových ploch vybavenosti;
 - návrh nových ploch pro krátkodobou rekreaci a trávení volného času (zeleň, rekreační oblasti, krajina);
 - návrh podmínek pro dopravní infrastrukturu veřejné dopravy;
 - návrh na dořešení vybavenosti celého města nezbytnou infrastrukturou.
2. Nepříznivá imisní situace:
 - řešení třístupňové ochrany města před dopravní zátěží spojené s odvedením dopravy mimo centrum a rezidenční čtvrti
3. Nepříznivá hluková situace:
 - řešení třístupňové ochrany města před dopravní zátěží spojené s odvedením dopravy mimo centrum a rezidenční čtvrti.
4. Riziko povodní:
 - zachování a posílení ploch s retenční funkcí;
 - lokální protipovodňová ochrana;
 - zlepšení odtokových poměrů;
 - zvýšení retence krajiny a údolní nivy;
 - vymezení a stanovení záplavových území
5. Riziko poškození krajiny:.
 - respektování cenných přírodních ekosystémů a ploch výskytu ohrožených a chráněných druhů rostlin a živočichů;
 - vymezení prvků ÚSES;
 - respektování pozitivních charakteristik krajinného rázu;
 - ochranou ZPF a PUPFL;
 - řešením protipovodňové ochrany;
 - návrhem nových ploch veřejné zeleně ve městě.

28.3 Shrnutí

Koncept Územního plánu města Brna má přispět ke zmírnění a nebo zpomalení většiny výše uvedených rizik a ohrožení.

Lze jej v zásadě hodnotit jako dokument přispívající k posílení rovnováhy mezi environmentálním, ekonomickým a sociálním pilířem udržitelnosti a tím posilující udržitelnost rozvoje města Brna.

Město Brno musí nadále plnit funkci silného společenského a ekonomického centra. Je zřejmé, že zde bude významný tlak na územní rozvoj. Toto je nutno zohlednit při posuzování dílčích změn v území, zejména investic. Zároveň je však nutno zabezpečit ochranu hodnot území města a příměstské krajiny.

Koncept Územního plánu města Brna obsahuje některé návrhy, které mohou přispívat ke zvýšení nevyváženosti vztahů:

- **konflikt mezi s EVL ve variantě II;**
- **vysoké nadlimitní koncentrace látek znečišťujících ovzduší v některých navrhovaných rozvojových oblastech budou dále růst a na území města nebudou i nadále dodržovány platné imisní limity pro suspendované částice PM10 (s vysokou pravděpodobností nebude dodržován ani připravovaný imisní limit pro suspendované částice PM2.5);**
- **vzhledem k tomu, že nové rozvojové plochy vyvolají určitý nárůst individuální automobilové dopravy a zejména výraznější nárůst nákladní automobilové dopravy, lze očekávat nárůst hlukové zátěže, zde se jeví jako méně vhodná koncentrace rozvojových ploch v JV sektoru města ve variantě I;**
- **dislokace dopravní zátěže mimo správní území města Brna ve variantě III převádí negativní dopady spojené s dopravou a zároveň průvodní jevy typu významných záborů ZPF v etapě výstavby mimo řešené území; navíc lze s vysokou pravděpodobností předpokládat, že poloha R43 v Boskovické brázdě sníží atraktivitu této komunikace pro dopravu s cílem či zdrojem v Brně a povede tak k plošnému zvýšení dopravní zátěže ve městě;**
- **všechny tři varianty počítají se zábořem významné části zemědělského půdního fondu pro rozvojové plochy, největší podíl má varianta I;**
- **snaha o změnu funkčního využití části lokalit zahrádek může vyvolat konflikt s jejich stávajícími majiteli / uživateli;**
- **výrazným rizikovým faktorem, který by ohrozil naplňování záměrů územního plánu, by mohlo být rozložení jednotlivých aktivit v čase, což se týká především vztahu mezi budováním dopravní, energetické a vodohospodářské infrastruktury a naplňováním zamýšlených rozvojových ploch.**

29. VZÁJEMNÉ POSOUZENÍ VARIANT

29.1 Posouzení variant kvantitativními kritérii

Hodnocení je provedeno na úrovni města jako celku.

29.1.1 Vymezení kritérií

Kvantitativní kritéria jsou orientována na vytvoření prostorových podmínek pro rozvoj („aby lidé mohli v Brně žít“) jsou navržena následovně:

Potenciál území města Brna v plochách zástavby

Kritérium se vztahuje k ekonomickému, environmentálnímu i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje: Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře je pozitivním rovnovážným faktorem součet zastavitelných ploch a ploch změn (potenciál pro další ekonomický rozvoj, pro bydlení a pro pracovní příležitosti). Z hlediska environmentálního pilíře je pozitivním faktorem výměra ploch přestavby, neutrálním až mírně negativním faktorem nárůst nově zastavitelných ploch. Kritérium je vzhledem ke konfliktu mezi ekonomickým a sociálním pilířem na straně jedné a environmentálním pilířem na straně druhé přiřazena váha 1 (nízká).

Struktura ploch změn (plochy přestavby / nové rozvojové plochy)

Kritérium se vztahuje zejména k environmentálnímu a ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje a odráží skutečnost, v jaké míře je ekonomický rozvoj realizován na již jednou využitých plochách, které již zcela nebo částečně ztratily svou původní funkci. Vyšší podíl ploch přestavby vůči novým rozvojovým plochám je hodnocen pozitivně. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Potenciál návrhových rezidenčních ploch (plochy bydlení, počet bytů, počet obyvatel)

Kritérium se vztahuje zejména k sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také významný předpoklad pro rozvoj pilíře ekonomického. Vyšší potenciál ploch pro bydlení je hodnocen pozitivně. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Potenciál ploch občanské vybavenosti (plochy veřejné vybavenosti, plochy komerční vybavenosti, plochy areálů, plochy sportu)

Kritérium se vztahuje zejména k sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře ekonomického. Vyšší potenciál ploch občanské vybavenosti je hodnocen pozitivně. Kritériu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Potenciál ploch pro rekreace (plochy veřejné rekreace, zahrádky)

Kritérium se vztahuje zejména k sociálnímu a environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře ekonomického. Vyšší celkový potenciál ploch pro rekreace (bez uvážení vnitřní struktury) je hodnocen pozitivně s tím, že vnitřní struktura ploch pro rekreace (zejména poměr veřejné zeleně a „zahrádek“) je předmětem posouzení ve skupině specifických kritérií. Kritériu je přiřazena váha 2 (střední).

Potenciál ploch výroby a skladování a plochy lehké výroby

Kritérium se vztahuje zejména k ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře sociálního. Vztah k environmentálnímu pilíři je obecně ambivalentní v závislosti na typu ekonomické aktivity a souvisejících vlivech na životní prostředí a na tom, jak významným zdrojem a cílem automobilové dopravy se příslušná lokalita stane. Vyšší potenciál ploch je v této skupině hodnocen pozitivně s tím, že posouzení environmentálních dopadů nejvýznamnějších konkrétních ploch je provedeno ve skupině specifických kritérií. Kritériu je vzhledem k ambivalentnímu vztahu k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje obecně přiřazena váha 2 (střední). Vzhledem k tomu, že se jednotlivé varianty konceptu ÚPmB mezi sebou prakticky neliší, je váha kritéria snížena na 1 (nejnižší).

Potenciálně vytvořená pracovní místa

Kritérium se vztahuje zejména k ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje, ale vytváří také zázemí pro rozvoj pilíře sociálního. Z hlediska environmentálního pilíře může být problémem přílišná koncentrace pracovních příležitostí na jednom místě, která může vyvolat zvýšení přepravních výkonů a s tím související nárůst imisní a hlukové zátěže. Zvýšení počtu potenciálních pracovních příležitostí je hodnoceno pozitivně s tím, že posouzení environmentálních dopadů nejvýznamnějších konkrétních rozvojových ploch je provedeno ve skupině specifických kritérií. Kriteriu je vzhledem k potenciálnímu problému s environmentálním pilířem obecně přiřazena váha 2 (střední). Vzhledem k tomu, že se jednotlivé varianty konceptu ÚPmB mezi sebou radikálně neliší, je váha kritéria snížena na 1 (nejnižší).

Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, sociálnímu i ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje. Zvýšení procenta připojených obyvatel a rozšíření „zasítovaných“ ploch je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je obecně přiřazena váha 3 (nejvyšší). Vzhledem k tomu, že rozvoj sítí TI je v jednotlivých variantách konceptu ÚPmB přizpůsobena rozsahu rozvoje města a varianty se tak v relativním posouzení mezi sebou prakticky neliší, je váha kritéria snížena na 1 (nejnižší).

Rozvoj energetických sítí

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Zvýšení počtu obyvatel připojených (majících možnost připojení) k síti centrálního zásobování teplem (CZT) nebo k zemnímu plynu a rozšíření „zasítovaných“ ploch je hodnoceno pozitivně. Pozitivně je navíc hodnoceno i to, využívá-li nově budovaný tepelný zdroj zemní plyn nebo biomasu. Kriteriu je obecně přiřazena váha 2 (střední). Vzhledem k tomu, že rozvoj sítí TI je v jednotlivých variantách konceptu ÚPmB přizpůsobena rozsahu rozvoje města a varianty se tak v relativním posouzení mezi sebou prakticky neliší, je váha kritéria snížena na 1 (nejnižší).

Řešení dopravy obecně

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Koncepce dopravní infrastruktury vychází ve variantách ze stejných východisek a zásad, které jsou slučitelné s konceptem udržitelného rozvoje. Rozdíly se projevují především v řešení hromadné dopravy a ve vedení nových úseků některých komunikací (variantní řešení budou posouzena v rámci jiných kritérií). Obecným cílem variant je zvýšení udržitelnosti mobility na území města (zejména pak ochrana před tranzitní dopravou). Pozitivním vlivem bude odklon dopravy z centra města, přetížených místních komunikací nebo obytných lokalit, které je podmíněno realizací celé dopravní koncepce (nadmístní komunikace, VMO, obchvaty). Varianty konceptu ÚPmB se mezi sebou z hlediska udržitelného rozvoje liší zejména v trasování komunikace R43, zbývající návrhy jsou si koncepčně velmi blízké, váha kritéria je 3 (nejvyšší).

Řešení dopravy v klidu

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Nárůst parkovacích stání je hodnocen pozitivně z hlediska environmentálního pilíře protože může vést k omezení dopravní zátěže (omezí popojíždění městem s cílem nalézt volné místo); v případě krytých stání se navíc snižuje negativní dopad „studených startů“ na kvalitu ovzduší. Pozitivní vliv se projeví i z hlediska sociálního pilíře (zvýšení komfortu obyvatel). Velmi pozitivně jsou hodnoceny zejména záměry na parkoviště typu „park and ride“ nebo „park and go“. Kriteriu je obecně přiřazena váha 3 (nejvyšší). Vzhledem k tomu, že se jednotlivé varianty konceptu ÚPmB mezi sebou z hlediska udržitelného rozvoje prakticky neliší, je váha kritéria snížena na 1 (nejnižší).

Rozvoj veřejné dopravy

Kritérium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Vytvoření podmínek pro zvýšení nabídky a kvality veřejné dopravy je hodnoceno pozitivně. Dalším pozitivně hodnoceným faktorem je míra návaznosti na Integrovaný dopravní systém (IDS) a vazba na parkoviště typu „park and ride“ nebo „park and go“. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

29.1.2 Zdůvodnění výběru kvantitativních kritérií

Hlavní prioritou konceptu ÚPmB je omezení suburbanizace – tedy zastavení odlivu obyvatel města do oblastí k městu přilehlých. Vzhledem k tomu, že pracovní příležitosti ve většině případů zůstávají na území města, projevuje se odliv obyvatel, kromě vlastního vysídlování města, také zvýšeným nárokem na mobilitu. Vzhledem k tomu, že mobilita je z velké části realizována individuální automobilovou dopravou, dochází k nežádoucímu nárůstu imisí a hlukové zátěže. V zájmu omezení suburbanizace je nutno vytvořit jednak atraktivní nabídku kvalitního bydlení na území města (včetně přiměřené občanské vybavenosti a ploch pro rekreaci), jednak další pracovní příležitosti. Hlavní kvantitativní kritéria se proto vztahují především k tomuto problému, který představuje z hlediska udržitelného rozvoje nejvýznamnější nerovnovážný faktor. Většina navržených kvantitativních kritérií (9 z 11) se vztahuje ke třem pilířům udržitelného rozvoje. 8 z navržených kritérií obsahuje synergický efekt mezi dvěma nebo třemi pilíři, ve třech případech je určitý konflikt mezi ekonomickým a sociálním pilířem na straně jedné a environmentálním pilířem na straně druhé.

Sociální pilíř udržitelného rozvoje je chápán v širších souvislostech a zahrnuje vedle zajištění základních životních potřeb obyvatel (bydlení, zdravotní a sociální péče, vzdělání, nezbytná veřejná administrativní) také „kvalitu života“ ve smyslu estetickém i ve smyslu zajištění rekreačních, kulturních, sportovních i dalších potřeb.

Kritéria jsou v následujícím textu hodnocena z pohledu rovnovážnosti mezi environmentálním, ekonomickým a sociálním pilířem udržitelného rozvoje s tím, že „leitmotivem“ je příspěvek k omezení hlavního nerovnovážného faktoru – suburbanizace.

29.1.3 Potenciál území města Brna v plochách zástavby

Tabulka F.1 - Potenciál území města Brna v plochách zástavby v poměru k celkové rozloze města								
	Současný stav		Var I		Var II		Var III	
	ha	%	ha	%	ha	%		
Stabilizované zastavěné plochy	Cca 8 000	Cca 35 %	4 595	59 %	4 862	64 %	4 797	65 %
Zastavitelné plochy		-	2 387	30 %	2 013	26 %	1 838	25 %
Plochy přestavby	-	-	780	10 %	540	7 %	587	8 %
Územní rezervy	-	-	82	1 %	196	3 %	167	2 %
Plochy bez zástavby	Cca 15000	Cca 65 %	10 637	46 %	11 194	49 %	11 438	50 %
Celkem plocha města	23 020	100,0 %	23 023	100,0 %	23 020	100,0 %	23 020	100,0 %

Zdroj: Koncept ÚPmB

Kurzívou je uveden kvalifikovaný odhad

Vysvětlivky pojmů (dle konceptu ÚPmB):

Stabilizovanou zastavěnou plochou je území města výrazně změněné a vytvořené stavební činností. Využití vyjadřuje dosavadní charakter ploch v tomto území a možnosti jeho obměny změnami dokončených staveb, případně jejich asanací. Jedná se o území, ve kterých se stávající účel ani prostorová intenzita využití nebude výhledově významně měnit, tj. bez větších plánovaných změn (podmínky využití území a prostorového uspořádání jsou víceméně shodné se současným stavem). Za změnu se přitom nepovažuje dostavba proluk, ani nástavby nebo přístavby stávajících objektů, ani výstavba souvisejících drobných staveb (pokud jsou respektovány podmínky využití území a prostorového uspořádání pro příslušný typ plochy), ani doplnění dopravní a technické infrastruktury.

Plochy přestavby (definice v § 43, odst. 1) SZ) jsou plochy v zastavěném území města, vymezené územním plánem ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území. Jedná se o území s předpokladem změn v účelu využití území případně zásadních změn prostorového uspořádání území, určená pro rozvoj města. v rámci ploch přestavby může dojít k „přestavbě“ i na plochy „nestavební povahy“.

Zastavitelné plochy (definice v § 2, odst. 1j SZ) jsou plochy vymezené územním plánem města k zastavění. Jedná se o území s předpokladem změn v účelu využití území, určená pro rozvoj města. Zpravidla jde o území na kterém je půda v zemědělském půdním fondu, obvykle bez staveb.

Plochy bez zástavby (definice v § 2, odst. 1f SZ) jsou ty, které nejsou součástí zastavěného území nebo zastavitelných ploch.

Územní rezerva je část území vhodná k zastavění pro stanovené účely, chráněna před provedením takových změn, které by vyloučily budoucí vymezení zastavitelných ploch.

Z tabulky vyplývá, že je v současné době zhruba třetina města (cca 35 %) pokryta stabilizovanou zástavbou a všechny varianty konceptu ÚPmB navrhuji mírné zvýšení tohoto podílu.

Z uvedených údajů je zřejmé, že varianta I nabízí celkově (výrazně) vyšší potenciál ploch přestavby (celkem 780 ha) i zastavitelných ploch (2 387ha) než varianta II (celkem 540 ha, respektive 2 013ha) a varianta III (587 ha, respektive 1 838 ha) a může tak vytvořit podmínky pro vyšší nabídku pro rozvojové aktivity na území města.

S vědomím toho, že vyšší potenciál rozvojových ploch znamená zároveň vyšší zátěž z hlediska environmentálního pilíře, **je varianta I hodnocena z hlediska zejména ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje jako příznivější než varianta II a III.**

29.1.4 Struktura ploch změn (podíl ploch přestavby a nových rozvojových ploch)

Podíl je odvozen z tabulky F.1. Podíl ploch přestavby vůči zastavitelným plochám činí cca 0,33 v případě varianty I, cca 0,27 v případě varianty II a cca 0,32 v případě varianty III. Z údajů uvedených v tabulce F.1 jednoznačně vyplývá, že varianta I počítá s výrazně vyšším využitím „brownfields“ i s vyšším využitím nových rozvojových ploch. Výměra ploch bez zástavby však přesto ani u jedné varianty neklesne pod 43 % celkové plochy města.

Varianta I a III jsou proto hodnoceny z hlediska zejména environmentálního ale také ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje jako příznivější než varianta II.

29.1.5 Potenciál návrhových rezidenčních ploch

V následující tabulce je rezidenčními plochami míněn součet ploch pro bydlení a zlomků dalších ploch, kde je bydlení umožněno (připočtena třetina ploch smíšených).

Tabulka F.2 - Potenciál návrhových rezidenčních ploch			
	Potenciál návrhových rezidenčních ploch		
	Var I	Var II	Var III
Stabilizované plochy (ha)	2801	2805	2808
Přestavbové plochy (ha)	163	164	185
Zastavitelné plochy (ha)	924	721	611
Celkem (ha)	3 889	3 690	3 603
Rozvojový potenciál (%)	39%	32%	28%

Zdroj: Koncept ÚPmB

Vysvětlivky pojmů (dle konceptu ÚPmB):

Plochy bydlení (rezidenční plochy): Hlavní využití je pro bydlení; přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití (zejména využití pro základní občanské využití a sport); podmíněně přípustné je využití, které je slučitelné s hlavním využitím (nesnižuje kvalitu prostředí a pohodu bydlení ve vymezené ploše) a jeho celkový rozsah je menší než plocha hlavního využití.

Z údajů uvedených v tabulce vyplývá, že varianta I nabízí dodatečnou kapacitu bydlení na ploše 3889 ha, Varianta II pak dodatečnou kapacitu bydlení na ploše 3690 ha a varianta III dodatečnou kapacitu bydlení na ploše 3603 ha.

Varianta I je z hlediska sociálního a také ekonomického pilíře udržitelného rozvoje hodnocena podobně jako varianta II a III, přičemž deklarují obdobný rozvojový potenciál.

29.1.6 Potenciál ploch občanské vybavenosti

Tabulka F.3 - Potenciál ploch občanské vybavenosti										
	Současný stav	Stabilizované plochy			Návrhové plochy			Celkem		
		Var. I	Var. II	Var. III.	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
V – Plochy veřejné vybavenosti	Cca 700	658	688	692	201	190	207	914	902	935
W – Plochy komerční vybavenosti	Cca 200	193	163	163	209	153	151	581	414	416
X – Plochy nákupních a zábavních center	Cca 100	97	96	94	111	80	111	208	176	205
S – Sport	Cca 300	314	306	308	194	223	209	551	546	550
Celkem	Cca 1 300	1262	1253	1257	716	646	677	2253	2039	2105

Zdroj: Koncept ÚPmB

Kurzívou je uveden kvalifikovaný odhad

Vysvětlivky pojmů (dle konceptu ÚPmB):

Plochy veřejné vybavenosti – V: Hlavní je využití pro občanské vybavení veřejného charakteru, tj. pro školství, zdravotnictví, sociální péči, kulturu, veřejnou správu, (úřady, policie, hasiči, soudy, státní zastupitelství, ...), pohřebnictví, ochranu obyvatelstva, armádu, vězeňství; Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití a využití pro vědu a výzkum.

Plochy komerční vybavenosti – W: Hlavní je využití pro občanské vybavení komerčního charakteru, tj. pro: maloobchod do 5 000 m² prodejní plochy, ubytování, stravování, služby, vědu a výzkum, administrativu, výstavnictví. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití a dále využití pro sport a pohybovou rekreaci. Nepřípustné je využití pro areály, pro které se vymezují plochy občanského vybavení. Podmíněně přípustné je využití pro maloobchod 5 000 až 10 000 m² prodejní plochy v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu, využití pro občanské vybavení veřejného charakteru, výrobu a jiné využití, pokud jsou slučitelná s hlavním využitím a pokud je jejich celkový rozsah menší než plocha hlavního využití.

Plochy nákupních a zábavních center a zvláštních areálů – X: Hlavní je využití pro občanské využití komerčního charakteru areálového typu nadmístního (nadměstského) významu, tj. pro: maloobchodní prodej nadmístního významu, velkoobchodní prodej a distribuci, výstavnictví, víceúčelová zařízení pro kulturu a sport. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Podmíněně přípustné je využití pro čerpací stanice PHM za podmínky kvalitního dopravního napojení a zachování kvality prostředí okolního území a jiné využití, pokud je slučitelné s hlavním využitím a pokud je jeho celkový rozsah menší než plocha hlavního využití.

Plochy sportu – S: Hlavní je využití pro sport a pohybovou rekreaci; přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití.

Z tabulky vyplývá, že jestliže v současné plochy občanské vybavenosti představují necelých 6 % plochy města, všechny varianty konceptu ÚPmB navrhuji zvýšení tohoto podílu na 9 až 10 % celkové plochy města.

Z uvedených údajů vyplývá, že varianta I nabízí souměřitelný nárůst ploch občanské vybavenosti jako varianta II a III.

Varianta I je proto hodnocena z hlediska sociálního, ale také ekonomického pilíře udržitelného rozvoje souměřitelně s variantami II a III.

29.1.7 Potenciál ploch pro rekreaci

Tabulka F.4 - Potenciál ploch pro rekreaci										
	Současný stav	Stabilizované plochy			Návrhové plochy			Celkem		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
		ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
R – plochy rekreace	Cca 150	133	147	147	39	53	41	172	200	188
I – plochy zahrádek	Cca 1300	543	619	704	57	45	45	600	664	749
S – Sport	Cca 300	314	306	308	194	223	209	508	529	517
Z – Plochy městské zeleně	Cca 468	323	313	319	814	662	611	1137	975	930
Celkem	Cca 2236	1313	1385	1478	1104	983	906	2417	2188	2384

Zdroj: Koncept ÚPmB

Kurzívou je uveden kvalifikovaný odhad

Vysvětlivky pojmů (dle konceptu ÚPmB):

Plochy rekreace R: Hlavní je využití pro rekreaci ve stavbách pro rodinnou rekreaci. Přípustné je využití pro sport a využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Nepřípustné jsou stavby pro bydlení a jakékoliv využití, podstatně omezující hlavní využití. Podmíněně přípustné je využití pro rekreaci v ubytovacích zařízeních (není-li specifikací plochy stanoveno jinak) a jiné využití, které nesouvisí s hlavním využitím a které zároveň podstatně neomezuje hlavní využití nebo nesnižuje kvalitu prostředí pro hlavní využití.

Plochy zahrádek – I: Hlavní je využití pro individuální rekreaci formou zahrádkaření. Přípustné je využití pro rekreaci na veřejně přístupných pozemcích a jiné využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Nepřípustné je jakékoliv jiné využití (mj. pro bydlení a rekreaci v ubytovacích zařízeních a stavbách pro rodinnou rekreaci). Stavby: změny stávajících rodinných domů jsou přípustné za podmínky, jestliže je plocha zahrádek v ploše rezervy pro bydlení.

Plochy sportu – S: Hlavní je využití pro sport a pohybovou rekreaci; přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití.

Plochy městské zeleně – Z: Hlavní je využití pro odpočinek a rekreaci ve veřejně přístupné zeleni. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Nepřípustné je jakékoliv využití, podstatně omezující hlavní využití nebo snižující kvalitu prostředí pro hlavní využití. Podmíněně přípustné je využití, které nesouvisí s hlavním využitím a které zároveň podstatně neomezuje hlavní využití nebo nesnižuje kvalitu prostředí pro hlavní využití. Stavby: změny stávajících budov občanského vybavení jsou podmíněně přípustné; podmínkou je udržení funkčnosti veřejného prostranství, jehož je budova součástí.

Z tabulky vyplývá, že jestliže v současné plochy rekreace představují necelých 9 % plochy města, varianty konceptu ÚPmB navrhuji, v případě jejich plné realizace, zachování tohoto podílu v intervalu 9,5 – 10,5 % celkové plochy města.

Z uvedených údajů vyplývá, že varianta I nabízí obdobnou výslednou celkovou plochu rekreace jako varianta II a varianta III; přičemž rozdíl je tvořen především vyšší plochou zahrádek u varianty II a III a vyšším podílem ploch městské zeleně u varianty I. **Varianty jsou hodnoceny jako souměřitelné.**

Je třeba si dále uvědomit, že

- plochy zahrádek jsou vždy pozitivní z hlediska jejich majitelů / uživatelů; z hlediska města jako celku však může být jejich vliv negativní (fragmentace veřejného prostoru a snížení prostupnosti)
- varianty zahrnují celkové snížení ploch zahrádek ve prospěch jiného funkčního využití (zejména plochy bydlení)

Úbytek ploch individuální rekreace je v jistém smyslu kompenzován nárůstem ploch městské a krajinné zeleně, které mohou plnit také rekreační funkci.

29.1.8 Potenciál ploch výroby a skladování

Tabulka F.5 - Potenciál ploch výroby a skladování													
	Současný stav	Stabilizované plochy			Přestavbové plochy			Návrhové plochy			Celkem		
	Var.	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
P – Plochy výroby a skladování	-	144	232	202	0	4	4	421	299	242	565	535	448
E – Plochy lehké výroby	-	388	572	530	15	135	135	326	349	308	730	1055	973
Celkem	Cca 550	533	804	732	15	139	139	747	647	550	1295	1590	1421

Zdroj: Koncept ÚPmB

Kurzívou je uveden kvalifikovaný odhad

Vysvětlivky pojmů (dle konceptu ÚPmB):

Plochy výroby a skladování – P: Hlavní je využití pro výrobu a skladování. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Podmíněně přípustné je využití pro vědu a výzkum, pro nakládání s odpady (střediska zpracování a recyklace odpadů) za podmínky přípustnosti specifikací plochy, pro logistiku za podmínky napojení na kapacitní dopravu, pro čerpací stanice PHM za podmínky kvalitního dopravního napojení a zachování kvality prostředí okolního území a jiné využití, pokud je slučitelné s hlavním využitím a pokud je jeho celkový rozsah menší než plocha hlavního využití.

Plochy lehké výroby – E: Hlavní využití je pro výrobu, výrobní služby, skladování, které nevykazuje negativní vliv na okolní plochy. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití a využití pro občanské vybavení komerčního charakteru. Podmíněně přípustné je využití pro občanské vybavení veřejného charakteru a jiné využití, pokud jsou slučitelná s přípustným využitím a pokud je jeho celkový rozsah menší než plocha přípustného využití.

Z tabulky vyplývá, že jestliže v současné době plochy výroby a skladování a plochy lehké výroby představují cca 2,5 % plochy města, varianty konceptu ÚPmB navrhuje, v případě jejich plné realizace, zvýšení tohoto podílu na 6 – 7 % celkové plochy města.

Z uvedených údajů vyplývá, že varianta I nabízí v návrhové části nejvyšší podíl ploch výroby a skladování. Rozdíl je z větší části určen plochami výroby a skladování. Z celkového pohledu nejsilnějšího potenciálu ploch výroby a skladování dosahuje varianta II především z důvodu nejvyššího podílu stabilizovaných ploch a přestavbových ploch. Z hlediska přestavbových ploch výrazně dominují varianty II a III nad variantou I. Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje jsou varianty hodnoceny jako souměřitelné, ovšem mírně dominuje varianta II.

29.1.9 Potenciálně vytvořená pracovní místa

Varianta I navrhuje v rozvojových plochách 747 ha ploch s odhadem cca 36 tisíc pracovních míst, varianta II 647 ha ploch s odhadem 31 tisíc pracovních míst a varianta III v rozvojových plochách 550 ha s odhadem 26 tisíc pracovních míst.

Varianta I navrhuje nejvyšší počet pracovních příležitostí. **Z hlediska udržitelného rozvoje je tak varianta I považována na „makroúrovni“ za nejvhodnější.**

29.1.10 Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě

Varianty navrhuje doplnění vodovodní a kanalizační sítě, rozdělené do 3 kategorií na síť regionálního významu, síť městského významu a síť významu městských částí. Varianty řeší rozdílným způsobem odkanalizování, respektive podmínky pro napojení výhledových ploch na kanalizaci.

Vzhledem k tomu, že cílem variant je zajistit maximální míru zásobování pitnou vodou a maximální míru odkanalizování, jsou všechny varianty považovány z hlediska udržitelného rozvoje

za srovnatelné. Všechny varianty jsou proto z hlediska ekonomického, environmentálního a sociálního pilíře udržitelného hodnoceny jako souměřitelné.

29.1.11 Rozvoj energetických sítí

Varianty navrhuje rozšíření sítě zásobování plynem i sítě CZT, přičemž v případě nově budovaných centrálních zdrojů tepla počítají se zemním plynem, v jednom případě s biomasou.

Vzhledem k tomu, že jak CZT tak i vytápění zemním plynem jsou způsoby méně zatěžujícími ovzduší, jsou všechny tři varianty považovány z hlediska udržitelného rozvoje za srovnatelné. **Všechny varianty jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního, ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje jako souměřitelné.**

29.1.12 Řešení dopravy obecně

Koncepte dopravní infrastruktury vychází v posuzovaných variantách ze stejných východisek a zásad, které jsou slučitelné s konceptem udržitelného rozvoje. Rozdíly se projevují především v řešení hromadné dopravy a ve vedení nových úseků některých komunikací (variantní řešení budou posouzena v rámci jiných kritérií).

Obecným cílem všech variant je zvýšení udržitelnosti mobility na území města (zejména pak ochrana před tranzitní dopravou). **Varianty I a II z hlediska udržitelného rozvoje jsou považovány za srovnatelné. Varianta III je v tomto ohledu hodnocena zejména vzhledem k dislokaci R43 mimo území města negativně.**

29.1.13 Řešení dopravy v klidu

Všechny tři varianty vycházejí ze stejných zásad, slučitelných s konceptem udržitelného rozvoje, a počítají s rozvojem základních přístupů k problematice parkování a odstavování vozidel tak, aby dopad na městské prostředí byl co nejmenší.

Vzhledem k tomu, že cílem všech variant je zlepšení možností parkování na území města, jsou varianty z hlediska udržitelného rozvoje považovány za srovnatelné. **Všechny tři varianty jsou proto hodnoceny z hlediska environmentálního, sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje jako souměřitelné.**

29.1.14 Rozvoj veřejné dopravy

Posuzované tři varianty řeší část problematiky shodně s tím, že hlavním rozdílem je odlišným způsobem koncipovaný nadstavbový systém. Varianta I počítá s ze zapojením SJKD do železničního systému tratí ČD a úplnou nezávislost na systému městské tramvaje. Varianta II a varianta III (varianta III se shoduje s variantou II) počítá s budováním tramvajového systému zcela nezávislého na IDS.

Z hlediska environmentálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje lze všechny varianty hodnotit jako relativně srovnatelné. Vzhledem k tomu, že Varianta II preferuje komfortní dopravní obsluhu obyvatel města, jeví se z hlediska sociálního pilíře udržitelného rozvoje jako příznivější. **Varianta II je proto hodnocena z hlediska environmentálního, sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje jako příznivější.**

29.1.15 Souhrnné hodnocení kvantitativních kritérií

Varianty jsou hodnoceny dle následujícího klíče: varianta lepší 3 body, varianta horší 1 bod, varianty souměřitelné 2 body. V případě silně nerovnovážného prvku – 1 bod.

Varianty, u nichž je rozdíl v hodnotách kvantifikovaných kritérií menší než 10 %, jsou hodnoceny jako shodné (2 body) a zároveň jejich odchylka od nejpříznivější varianty se pohybuje v rozmezí od 10 do 20%. Pokud je odchylka od nejpříznivější varianty více než 20 %, jsou ostatní varianty hodnoceny 1 bodem.

Maximální dosažitelné skóre = 69.

Kritéria, u nichž může dojít k nerovnováze / konfliktu mezi environmentálním a ekonomickým pilířem jsou označena vykřičníkem.

Tabulka F.6 – Souhrnné hodnocení kvantitativních kritérií								
Kriterium	Pilíř	Váha	Body			Skóre		
			Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
Potenciál území města v plochách zástavby	Env ! + Ekon + Soc	1	3	1	1	3	1	1
Struktura ploch změn (plochy přestavby/nové rozvojové plochy)	Env + Ekon	3	2	1	2	6	3	6
Potenciál návrhových rezidenčních ploch	Soc + Ekon	3	2	2	2	6	6	6
Potenciál ploch občanské vybavenosti	Soc + Ekon	3	2	2	2	6	6	6
Potenciál ploch pro rekreace	Soc + Env	2	2	2	2	4	4	4
Potenciál ploch výroby a skladování	Env ! + Ekon + Soc	1	2	3	2	2	3	2
Potenciálně vytvořená pracovní místa	Env ! + Ekon + Soc	1	3	1	1	3	1	1
Rozvoj vodovodní a kanalizační sítě	Env + Ekon + Soc	1	2	2	2	2	2	2
Rozvoj energetických sítí	Env + Ekon + Soc	1	2	2	2	2	2	2
Řešení dopravy obecně	Env ! + Ekon + Soc	3	2	2	-1	6	6	-3
Řešení dopravy v klidu	Env + Ekon + Soc	1	2	2	2	2	2	2
Rozvoj veřejné dopravy	Env + Ekon + Soc	3	1	3	1	3	9	3
Celkem			25	23	18	45	45	32
Normalizované skóre dosažené skóre/maximální dosažitelné skóre						0,65	0,65	0,46

Z posouzení hodnot hlavních kvantitativních kritérií vzhledem k požadavkům na minimalizaci nerovnovážných a maximalizaci rovnovážných vztahů mezi environmentálním, ekonomickým a sociálním pilířem udržitelného rozvoje vychází lépe varianta I a II a to z důvodu, že nabízí lepší podmínky pro zmírnění a zpomalení suburbanizace, která je nejvýznamnějším nerovnovážným faktorem udržitelného rozvoje, zejména co se týče celkového potenciálu rozvoje města, struktury a potenciálu ploch změn, potenciálu rezidenčních ploch a potenciálu ploch občanské vybavenosti. Varianta III se jeví méně výhodná.

29.2 Posouzení variant kvalitativními kritérii

Hodnocení je provedeno na úrovni města jako celku.

29.2.1 Vymezení kritérií

Kvalitativní kritéria jsou orientována na vytvoření kvalitativních podmínek pro rozvoj („aby lidé chtěli v Brně žít“) a jsou navržena následovně:

Zábor zemědělského půdního fondu pro plochy stavebního charakteru

Kriterium se v této souvislosti vztahuje k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší zábory jsou hodnoceny negativně, protože jednou zabraná půda již zůstane zabranou a velmi těžko se vrací původnímu účelu. Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje jsou zábory ZPF spíše pozitivní, protože na získaných plochách vznikají rozvojové plochy, případně plochy bydlení (i když z hlediska udržitelného rozvoje by měly být upřednostňovány plochy přestavby, zejména „brownfields“, z tohoto důvodu je dána větší váha environmentálnímu pilíři). Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Zábor půdy určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší zábory jsou hodnoceny negativně, protože les je z environmentálního hlediska velmi cenný a kromě své vlastní ekologické funkce často plní významnou funkci ochrannou. Kriteriu je obecně přiřazena váha 3 (nejvyšší). V tomto konkrétním případě jsou však navrhované zábory PUPFL ve srovnání s celkovou plochou lesa na území města prakticky zanedbatelné a váha kritéria je proto snížena na hodnotu 2 (střední).

Kompenzace záborů lesa

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší kompenzace jsou hodnoceny pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Navrhované plochy městské zeleně, krajinné zeleně a lesa

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že více ploch městské zeleně je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Výměra ploch přestavby (plochy transforamce)

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, sociálnímu i ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší míra revitalizace brownfields je hodnocena pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Míra dopravní zátěže

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a částečně sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že zvýšení dopravní zátěže je hodnoceno negativně. Kriteriu je obecně přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Míra imisní zátěže

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a částečně sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že zvýšení imisní zátěže je hodnoceno negativně. Kriteriu je obecně přiřazena váha 2 (střední).

Míra hlukové zátěže

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a částečně sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že zvýšení hlukové zátěže je hodnoceno negativně. Kriteriu je obecně přiřazena váha 2 (střední).

Navrhované plochy pro kulturní zařízení

Kriterium se vztahuje k sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že více ploch pro kulturní vyžití je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je obecně přiřazena váha 2 (střední).

Navrhované plochy pro sportovní zařízení

Kriterium se vztahuje k sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že více ploch pro sportovní vyžití je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je obecně přiřazena váha 2 (střední).

29.2.2 Zdůvodnění výběru kvalitativních kritérií

Zatímco hlavní kvantitativní kritéria se vztahují ke kvantitě (nová místa pro bydlení a nové příležitosti pro zaměstnání a volný čas), navrhovaná hlavní kvalitativní kritéria se vztahují ke kvalitě, která je z velké části dána kvalitou životního prostředí (zejména čistotou ovzduší, nízkou hlukovou zátěží a dostatkem zeleně) ale také estetickými, kulturními a společenskými faktory. Největší část kvalitativních kritérií se proto vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje.

Sociální pilíř udržitelného rozvoje je zde i dále chápán v širších souvislostech a zahrnuje vedle zajištění základních životních potřeb obyvatel (bydlení, zdravotní a sociální péče, vzdělání, nezbytná veřejná administrativa) také „kvalitu života“ ve smyslu estetickém i ve smyslu zajištění rekreačních, kulturních, sportovních i dalších potřeb.

Kritéria jsou v následujícím textu hodnocena z pohledu rovnovážnosti mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje s tím, že „leitmotivem“ je příspěvek k posílení environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje.

29.2.3 Požadavky na zábory zemědělského půdního fondu pro plochy stavebního charakteru

Tabulka F.7 - Zábor ZPF pro plochy stavebního charakteru												
Celkem ZPF	Navržené rozvojové plochy pro zeleň			Z toho zábor ZPF			Zábor ZPF v I a II třídě ochrany			Zábor ZPF ve III a IV třídě ochrany		
	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
7 935 ha	3231	2794	2762	2584	2166	2050	1219	1134	1151	1329	1032	899

Zdroj: Koncept ÚPmB

Z údajů v tabulce vyplývá, že zábory zemědělského půdního fondu pro nové rozvojové plochy jsou nejvýznamnějším zásahem konceptu ÚPmB do současného plošného uspořádání města Brna a do krajiny. Navrhované zábory půdy představují 26 až 32 % stávající výměry ZPF a 9 až 11 % celkové plochy města.

Varianta I předpokládá zábor ZPF pro plochy stavebního charakteru ve výši 2 548 ha, z toho 1 219 v I. a II. třídě ochrany, varianta II zábor ZPF pro plochy stavebního charakteru ve výši 2 166 ha, z toho 1 134 % v I. a II. třídě ochrany. Varianta III navrhuje zábor ZPF pro plochy stavebního charakteru 2 050 ha, z čehož je 1 151 v I. a v II. třídě ochrany.

Nejpříznivější jsou hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje varianty II a III. Vzhledem k tomu, že varianta I navrhuje největší zábor ZPF a to i v případech ZPF v I. a II. třídě ochrany je hodnocena jako nejméně příznivá.

29.2.4 Zábor PUPFL

Tabulka F.9 - Zábor PUPFL			
Celkem PUFL	Zábory		
	Var. I	Var. II	Var. III
6 369 ha	11,28 ha	13,70 ha	8,0 ha

Zdroj: Koncept ÚPmB

Poznámka: Ve variantě III není započítán potenciální zábor PUPFL v řádu několika ha pro realizaci R43 vedenou Boskovickou brázdou, tedy mimo území města Brna.

Z údajů uvedených v tabulce vyplývá, že navrhované zábory lesní půdy představují cca promile celkové výměry lesní půdy a cca čtyři desetiny promile celkové výměry města Brna. Jsou proto zcela zanedbatelné.

Varianta I předpokládá zábory PUFL v souhrnné výši 11,28 ha, varianta II zábory PUFL v souhrnné výši 13,70 ha a varianta III zábory PUFL v souhrnné výši 8,0 ha (na území města Brna). S ohledem na uvedenou poznámku je **varianta I z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje hodnocena příznivěji než varianta II a varianta III, ty jsou hodnoceny jako souměřitelné.**

29.2.5 Kompenzace navrhovaných záborů lesa

Tabulka F.10 – Kompenzace návrhových záborů lesa			
Celkem PUFL	Kompenzace		
	Var. I	Var. II	Var. III
6 369 ha	39 ha	169 ha	165 ha

Zdroj: Koncept ÚPmB

Z údajů uvedených v tabulce vyplývá, že navrhované kompenzace výrazně převyšují navrhované zábory lesní půdy. Představují 0,6 až 2,8 % celkové výměry lesní půdy a méně než procento celkové výměry města Brna.

Varianta I předpokládá nové plochy pro zakládání lesa ve výši 39 ha, varianta II ve výši 169 ha a varianta III 165 ha. **Varianty II a III jsou souměřitelné, a proto jsou ohodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje nejpříznivěji.**

29.2.6 Navrhované plochy městské a krajinné zeleně a plochy lesa

Tabulka F.11 – Navrhované plochy zeleně										
	Současný stav ⁹	Stabilizované plochy (ha)			Navrhované plochy (ha)			Celkem plochy (ha)		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
Plochy městské zeleně	Cca 468 ha	323	313	319	814	662	611	1 206	1 070	1 021
Plochy lesa	6 369 ha	6 354	6 351	6 357	200	175	187	6 554	6 526	6 544
Plochy krajinné zeleně	Cca 560 ha	414	425	423	550	465	490	964	889	913
Celkem	Cca 7 397 ha	7 091	7 089	7 099	1 564	1 302	1 288	8 724	8 485	8 478

Zdroj: Koncept ÚPmB

Vysvětlivky pojmů (dle konceptu ÚPmB):

Plochy městské zeleně – Z: Hlavní je využití pro odpočinek a rekreaci ve veřejně přístupné zeleni. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Nepřípustné je jakékoliv využití, podstatně omezující hlavní využití nebo snižující kvalitu prostředí pro hlavní využití. Podmíněně přípustné je využití, které nesouvisí s hlavním využitím a které zároveň podstatně neomezuje hlavní využití nebo nesnižuje kvalitu prostředí pro hlavní využití. Stavby: změny stávajících budov občanského vybavení jsou podmíněně přípustné; podmínkou je udržení funkčnosti veřejného prostranství, jehož je budova součástí.

Plochy krajinné zeleně – K: Hlavní je využití pro ochranu a rozvoj přírodních a krajinných hodnot území na veřejně přístupných plochách. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Nepřípustné je jakékoliv využití, podstatně omezující hlavní využití nebo snižující kvalitu přírodních a krajinných hodnot území. Podmíněně přípustné je využití pro extenzivní zemědělské obhospodařování a pro rekreaci, pokud nesnižují kvalitu přírodních a krajinných hodnot území.

Plochy lesní – L: Hlavní je využití zajišťující plnění produkčních a mimoprodukčních funkcí lesa. Přípustné je využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití. Nepřípustné je jakékoliv jiné využití.

Z údajů uvedených v tabulce vyplývá, že oproti současné výměře zeleně, která představuje cca 30 % celkové výměry města, navrhuje varianty konceptu ÚPmB celkový stav cca 36 %, přičemž tento nárůst je tvořen zejména novými plochami krajinné a městské zeleně.

Varianta I navrhuje celkem 1564 ha nových „zelených“ ploch, varianta II celkem 1302 ha nových zelených ploch a varianta III navrhuje 1288 ha nových zelených ploch. Varianty jsou z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje souměřitelné, **a však nejpříznivější podmínky jsou v případě varianty I**, dále varianta II a nejméně příznivé podmínky vyplývají z varianty III.

29.2.7 Výměra ploch přestavby (plochy transformace)

Celková výměra ploch transformace na území města Brna činí cca 514 ha. Do těchto ploch transformace jsou zahrnuty nejen lokality brownfields, ale také plochy, kde stávající využití je nevhodné vzhledem k širším vazbám na okolí. .

Varianta I navrhuje celkem 325 ha ploch přestavby, varianta II celkem 96 ha ploch přestavby a varianta III navrhuje 93 ha ploch přestavby. **Varianta I je proto z hlediska environmentálního,**

⁹ Údaj vychází z výměr ploch v UAP

ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje hodnocena příznivěji než varianty II a III. Varianta III navrhuje z řešených variant nejmenší rozlohu ploch k určité transformaci.

29.2.8 Míra dopravní zátěže

Všechny varianty sice počítají s odvedením tranzitní dopravy po tangenciálních komunikacích dálničního nebo silničního typu a navrhují také další opatření k omezení dopravy uvnitř města. Ale je nutné připomenout, že do hodnocení nebylo možno zahrnout posouzení externích vztahů, především pak výstavbu rychlostní komunikace R 43.

Varianty I a II jsou tak z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje považovány v rámci této skupiny kriterií (na „makro úrovni“) za srovnatelné, oproti tomu variantu III lze charakterizovat jako nejméně příznivou (byla ohodnocena -1). Je nutné brát na zřetel, že žádoucí ekonomický rozvoj si nutně vyžádá určitý nárůst dopravní zátěže, související s obslužností navrhovaných rozvojových ploch.

29.2.9 Míra imisní zátěže

Vzhledem k tomu, že uvedené varianty počítají s odvedením tranzitní dopravy po tangenciálních komunikacích dálničního nebo silničního typu a navrhují také další opatření k omezení dopravy uvnitř města, což povede k určitému snížení imisní zátěže. Je nutné zdůraznit, že do hodnocení nebylo možné zahrnout posouzení externích vztahů, především pak výstavbu rychlostní komunikace R 43, které by umožnilo porovnat efekt jednotlivých variant na distribuci dopravních intenzit na území města a stal se podkladem pro odhad imisní zátěže.

Varianty I a II jsou tak z hlediska sociálního a environmentálního pilíře udržitelného rozvoje považovány za srovnatelné, naopak varianta III je s ohledem na dislokaci R43 a s tím související zvýšení imisní zátěže, hodnocena jako nejméně příznivá.

Je nutné připomenout, že nově zamýšlené rozvojové plochy vyvolají nárůst automobilové dopravy – zejména nákladní – a tím také nárůst imisní zátěže.

29.2.10 Míra hlukové zátěže

Uvedené varianty počítají s odvedením tranzitní dopravy po tangenciálních komunikacích dálničního nebo silničního typu a navrhují také další opatření k omezení dopravy uvnitř města, což povede k určitému snížení hlukové zátěže. Je nutné zdůraznit, že do hodnocení nebylo možné zahrnout posouzení externích vztahů, především pak výstavbu rychlostní komunikace R 43, které by umožnilo porovnat efekt jednotlivých variant na distribuci dopravních intenzit na území města a stal se podkladem pro odhad hlukové zátěže.

Varianty I a II jsou tak z hlediska sociálního a environmentálního pilíře udržitelného rozvoje považovány za srovnatelné, naopak varianta III je s ohledem na dislokaci R43 a s tím související zvýšení hlukové zátěže, hodnocena jako nejméně příznivá.

Důležité je připomenout, že nově zamýšlené rozvojové plochy vyvolají nárůst automobilové dopravy – zejména nákladní – a tím také nárůst hlukové zátěže.

29.2.11 Navrhované plochy pro kulturní zařízení

V současné době je na území města Brna cca 40 ha ploch pro kulturní zařízení (včetně církevních zařízení), což představuje cca 2 promile celkového území města.

Plochy pro navrhovaná kulturní zařízení nejsou v konceptu ÚPmB přesně vymezeny, předpokládá se však využití části ploch transformace. Vzhledem k tomu lze považovat všechny tři varianty z hlediska udržitelného rozvoje relativně za srovnatelné (navrhují zhruba 1 ha plochy pro kulturní zařízení), jsou hodnoceny **z hlediska sociálního pilíře udržitelného rozvoje hodnoceny jako souměřitelné.**

29.2.12 Navrhované plochy pro sportovní zařízení

V současné době je na území města Brna cca 180 ha ploch pro sportovní zařízení, což představuje necelé procento celkového území města. Koncept ÚPmB počítá s nárůstem těchto ploch o cca 150 %.

Varianta I navrhuje 194 ha nových ploch pro sportovní zařízení, varianta II navrhuje o něco více nových ploch určených ke sportu, a to 223 ha a varianta III navrhuje 209 ha zmíněných ploch. **Vzhledem k výše uvedenému jsou varianty II a III hodnoceny z hlediska sociálního pilíře udržitelného rozvoje srovnatelně a tedy nejpříznivěji.**

29.2.13 Souhrnné hodnocení kvalitativních kritérií

Varianty jsou hodnoceny dle následujícího klíče: varianta lepší 3 body, varianta horší 1 bod, varianty srovnatelné 2 body. V případě silně nerovnovážného prvku – 1 bod.

Varianty, u nichž je rozdíl v hodnotách kvantifikovaných kritérií je menší než 10 %, jsou hodnoceny jako shodné (2 body) a zároveň jejich odchylka od nejpříznivější varianty se pohybuje v rozmezí od 10 do 20%. Pokud je odchylka od nejpříznivější varianty více než 20 %, jsou ostatní varianty hodnoceny 1 bodem.

Maximální dosažitelné skóre = 75

Kritéria, u nichž může dojít k nerovnováze / konfliktu mezi environmentálním či sociálním pilířem na straně jedné a ekonomickým pilířem na straně druhé jsou označeny vykřičníkem.

Tabulka F.12 – Souhrnné hodnocení kvalitativních kritérií								
Kriterium	Pilíř	Váha	Body			Skóre		
			Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
Zábor ZPF pro stavební plochy	Env ! + Ekon + Soc	3	1	2	2	3	6	6
Zábor PUPFL	Env	2	3	2	2	6	4	4
Kompenzace navrhovaných záborů lesa	Env	3	1	2	2	3	6	6
Navrhované plochy zeleně	Env + Soc	3	3	1	1	9	3	3
Výměra ploch přestavby (plochy transformace)	Env + Ekon + Soc	3	3	1	1	9	3	3
Míra dopravní zátěže	Env ! + Soc	3	2	2	-1	6	6	-3
Míra imisní zátěže	Env ! + Soc	2	2	2	1	4	4	2
Míra hlukové zátěže	Env ! + Soc!	2	2	2	1	4	4	2
Navrhované plochy pro kulturní zařízení	Soc	2	2	2	2	4	4	4
Navrhované plochy pro sportovní zařízení	Soc	2	1	2	2	2	4	4
Celkem			20	18	13	50	44	31
Normalizované skóre						0,66	0,58	0,41

Z posouzení hodnot hlavních kvalitativních kritérií vzhledem k požadavkům na zmírnění a zpomalení nerovnovážných a maximalizaci rovnovážných vztahů mezi environmentálním, ekonomickým a sociálním pilířem udržitelného rozvoje (zejména z hlediska environmentálního a sociálního pilíře) vychází nejméně příznivě varianta III, dále varianta II a nejlépe v tomto případě vychází varianta I.

29.3 Posouzení variant specifickými kritérii

Specifická kritéria jsou členěna do dvou podskupin:

- specifická **kritéria globální**, která se vztahují k celému městu (jejich hlavním cílem je posoudit z hlediska různých významných aspektů vnitřní strukturu a vzájemné vztahy navrženého prostorového a funkčního uspořádání města);

- specifická **kritéria lokální**, která se vztahují k vybraným lokálním problémům (jejich hlavním cílem je posoudit způsob řešení konkrétních lokalit, které jsou z různých důvodů považovány z hlediska města za významné).

29.3.1 Vymezení specifických kritérií globálních

Prostorová a funkční vyváženost území

Kriterium bylo navrženo, protože prostorové a funkční uspořádání města je jedním z nejvýznamnějších parametrů územního plánu.

Kriterium se vztahuje k ekonomickému, environmentálnímu i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Rovnoměrnější rozložení ploch různé funkce je hodnoceno pozitivně. Kriterium je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší

Kriterium bylo navrženo, protože na území města Brna byly v minulých letech opakovaně vyhlášeny oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Umístění aktivit spojených s emisemi znečišťujících látek do ovzduší do lokalit, které byly vyhlášeny oblastmi se zhoršenou kvalitou ovzduší, je hodnoceno, stejně jako nárůst emisí znečišťujících látek do ovzduší, negativně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Oblasti se zvýšenou hlukovou zátěží

Kriterium bylo navrženo, protože na území města Brna byly v uplynulých letech naměřeny zvýšené intenzity hluku.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Umístění aktivit spojených s emisemi hluku do lokalit (i v hustěji osídlených), ve kterých byla zjištěna zvýšená hluková zátěž, je hodnoceno negativně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Řešení silniční dopravy

Kriterium bylo navrženo, protože řešení silniční dopravy (respektive dopravní infrastruktury) je jedním z nejvýznamnějších problémů, které musí územní plán velkého města řešit.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Umístění komunikací s potenciálně vysokou dopravní zátěží do lokalit (zejména hustěji osídlených), v nichž již nyní existuje vysoká dopravní zátěž, je hodnoceno negativně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Řešení hromadné dopravy

Kriterium bylo navrženo, protože rozvoj nabídky kvalitní hromadné dopravy může vést ke zmírnění negativních dopadů individuální automobilové dopravy.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Rozšíření pokrytí území veřejnou dopravou je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Řešení protipovodňových opatření

Kriterium bylo navrženo, protože část města Brna se nachází v záplavovém území a je povodněmi potenciálně ohrožena.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Rozsah preventivních protipovodňových opatření je hodnocen pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Koncepce uspořádání krajiny

Kriterium bylo navrženo, protože uspořádání krajiny je jedním z nejvýznamnějších parametrů územního plánu.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Rozšíření ploch s veřejně dostupnou zelení (městskou i krajinnou) a ploch lesa je hodnoceno pozitivně. Stejně tak je pozitivně hodnoceno snížení ploch zahrádek ve prospěch jiných funkcí. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Distribuce návrhových ploch zeleně mezi severní a jižní částí města

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Zvýšení rovnovážnosti rozložení zelených ploch mezi severní a jižní část města je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Kriterium bylo navrženo, protože jižní část města má výrazně méně zelených ploch než část severní.

29.3.2 Vymezení specifických kritérií lokálních

Využití „brownfields“ v oblasti areálu Zetoru

Kriterium bylo zvoleno vzhledem k tomu, že lokalita je v Příloze k projednání návrhu zadání ÚPmB jmenovitě označena jako významný „brownfield“.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Řešení lokality Kasárna v Černých polích („brownfield“),

Kriterium bylo navrženo, protože koncept ÚPmB navrhuje pro tuto lokalitu zadání Regulačního plánu.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Řešení lokality Zbrojovka („brownfield“),

Kriterium bylo zvoleno vzhledem k tomu, že lokalita je v Příloze k projednání návrhu zadání ÚPmB jmenovitě označena jako významný „brownfield“.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Řešení „brownfields“ v lokalitě Královopolská

Kriterium bylo zvoleno vzhledem k tomu, že lokalita je v Příloze k projednání návrhu zadání ÚPmB jmenovitě označena jako významný „brownfield“.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu, ekonomickému i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Řešení lokality Obřany („zahrádky“)

Kriterium bylo zvoleno vzhledem k tomu, že lokalita je v Příloze k projednání návrhu zadání ÚPmB navržena na přednostní prověření pro jinou funkci.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Využití ploch zahrádek k jinému účelu je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Řešení lokality Bosonohy („zahrádky“)

Kriterium bylo zvoleno vzhledem k tomu, že lokalita je v Příloze k projednání návrhu zadání ÚPmB navržena na přednostní prověření pro jinou funkci.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Využití ploch zahrádek k jinému účelu je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Řešení lokality Sadová („zahrádky“)

Kriterium bylo navrženo, protože Koncept ÚPmB navrhuje pro tuto lokalitu zadání Regulačního plánu.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu i sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Využití ploch zahrádek k jinému účelu je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Řešení dopravní obslužnosti lokalit Bystřec a Kamechy

Kriterium bylo navrženo, protože současná dopravní obslužnost těchto lokalit je vedením města považována za nedostatečnou.

Kriterium se vztahuje k sociálnímu a ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje. Rozšíření a zkvalitnění dopravní obslužnosti je hodnoceno pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Soulad se sítí NATURA 2000

Kriterium bylo navrženo, protože posouzení konceptu územního plánu z hlediska vztahu k soustavě Evropsky významných lokalit je uloženo právním předpisem.

Kriterium se vztahuje k environmentálnímu pilíři udržitelného rozvoje. Konflikt se sítí NATURA je hodnocen negativně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Územní potenciál rozvojových výrobních ploch („velké Tuřany“ versus „malé Tuřany“ versus varianta III – Tuřany

Kriterium bylo navrženo, protože odlišná koncepce plošné distribuce je hlavním rozdílem mezi variantami I a II/III konceptu ÚPmB.

Kriterium se vztahuje k ekonomickému a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší potenciál pracovních příležitostí je hodnocen pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

Využití BPP Černovická terasa

Kriterium bylo navrženo, protože lokalita BPP Černovická terasa je jednou z nejvýznamnějších existujících rozvojových oblastí.

Kriterium se vztahuje k ekonomickému a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší potenciál pracovních příležitostí je hodnocen pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Využití zóny Tuřany

Kriterium bylo navrženo, protože lokalita Tuřany je nejvýznamnější návrhovou plochou Konceptu ÚPmB.

Kriterium se vztahuje k ekonomickému a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší potenciál pracovních příležitostí je hodnocen pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 2 (střední).

Nové využití ploch uvolněných přestavbou ŽUB

Kriterium bylo navrženo, protože přestavbou ŽUB se uvolní významná plocha v centru města.

Kriterium se vztahuje k ekonomickému, environmentálnímu a sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje s tím, že vyšší potenciál pracovních příležitostí je hodnocen pozitivně. Kriteriu je přiřazena váha 3 (nejvyšší).

29.3.3 Prostorová a funkční vyváženost území

Varianty konceptu ÚPmB se liší zejména důrazem kladeným na rozsah a váhu jednotlivých rozvojových směrů a s tím souvisejícími rozdíly ve veřejné infrastruktuře a také rozsahem přestavbových území, který je výrazně nejvyšší ve variantě I.

Variantu I lze charakterizovat jako „variantu silného jihovýchodu“. Maximální varianta rozvoje je navržena ve směrech východ, jihovýchod, jih; menší varianta ve směru západ a sever. V dopravní infrastruktuře je navržen severojižní podpovrchový diametr jako součást regionální železniční dopravy, zapojený na severu do havlíčkobrodské trati v Řečkovcích a na jihu do sokolnické trati v Černovicích. Rozsah podpovrchového úseku je Hradecká - Masná.

Variantu II lze charakterizovat jako variantu vyváženou. Rozvoj ve směrech východ a zejména jihovýchod je menší a pokrývá v zásadě potřeby vlastního města. Směr jih je stejný co do rozsahu a odlišuje se pouze ve skladbě ploch; silnější rozvoj je navržen ve směru západním a severním. V dopravní infrastruktuře je navržena varianta severojižního podpovrchového tramvajového diametru se severním ukončením v Bystřci a jižním v Přízřenicích. Rozsah podpovrchového úseku je Rosického náměstí – Hněvkovského.

Variantu III lze charakterizovat jako variantu s limitovaným rozvojem (reakce na odsunutí komunikace R 43 mimo území města Brna). Na základě rozhodnutí Rady města Brna z 23. 9. 2008 byl pro zpracování varianty III konceptu vybrán případ C – R 43 v Boskovické brázdě.

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 R 43, varianta K5 (HBH s.r.o.), je od Malhostovic, kde se napojuje spojka na Lipůvku a severní přivaděč do Brna, vedena Boskovickou brázdou a napojena do dálnice D1 u Ostrovačic. V koridoru R 43 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.

Urbanistická část varianty III se zabývá jednak redukcí některých rozvojových ploch s cílem odlehčení přetíženého komunikačního systému, jednak rozšířením ploch dopravy především v oblasti křižovek 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.

Vzhledem k tomu, že rozsah přestavbových území (výrazně vyšší u varianty I) je hodnocen v rámci jiných kritérií, jeví se z hlediska udržitelného rozvoje jako nejpříznivější varianta II, která díky své „rovnovážnosti“ distribuuje negativní dopady navrhovaných rozvojových ploch na environmentální pilíř (zejména imisní a hluková zátěž z vyvolané dopravy) do více od sebe vzdálených ploch.

Varianta II je z hlediska prostorové vyváženosti ve vztahu ke všem pilířům udržitelného rozvoje hodnocena nejpříznivěji.

29.3.4 Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší

Město Brno je zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Město Brno je z pohledu zákona o ochraně ovzduší zařazeno mezi aglomerace (žije zde více než 350 tis. obyvatel). Odhad rozlohy znečištěných oblastí je uveden ve Sdělení Odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí zveřejněného ve Věstníku MŽP.

S využitím dat o rozloze a počtu obyvatel jednotlivých městských částí byla pro Program snižování emisí a Program ke zlepšení kvality ovzduší vypočtena rozloha území a počet exponovaných obyvatel. Kromě obyvatel města jsou exponovanými skupinami také osoby, které do Brna jezdí pracovat či studovat a které výpočet nezahrnuje.

Věstník MŽP stanovuje nejnověji oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě dat z roku 2007. Jak vyplývá z provedeného výpočtu je zhoršenou kvalitou ovzduší dotčeno celkem 46% obyvatel Brna na rozloze 33% území aglomerace Brno.

Emisní situace

Na území města Brna bylo evidováno 59 velkých zdrojů znečištění, z toho 5 zdrojů v kategorii zvláště velkých spalovacích stacionárních zdrojů (Teplárny Brno, a. s., provoz Špitálka, Teplárny Brno, a. s., provoz Brno-sever, ENERGET, a. s., Teplárna Brno – Líšeň, Teplárny Brno, a. s., provoz Červený Mlýn (nový zdroj), Královopolská, a.s.), 3 zdroje používají koks (Slévárna HEUNISCH Brno, s.r.o., ALFE BRNO s.r.o. – slévárna, FERAMO METALLUM INTERNATIONAL s.r.o.), 1 zdroj spaluje hnědé uhlí (LEAR, a.s.), 1 zdroj (Teplárny Brno, a.s., Provoz Brno sever) spaluje těžký topný olej. Zejména zvláště velké spalovací zdroje se významně podílejí na produkci emisí NO_x, SO₂ a Pb z celkových emisí kategorie zdrojů REZZO 1. Program snižování emisí uvádí, že je na území města Brna dále evidováno 1054 středních zdrojů znečištění ovzduší (REZZO 2).

Ze souhrnného vyhodnocení měrných emisí na území města Brna vyplývá, že:

- Doprava:
 - o se podílí na emisích PM₁₀ cca 68%, před zdroji REZZO 1 (technologické zdroje a ostatní zdroje ve zpracovatelském průmyslu), které se na emisích suspendovaných prachových částic podílejí 18%, a zdroji REZZO 3 (domácnostmi) se 12%.
 - o se podílí z 83% na emisích NO_x, za dopravou jako druhé jsou zdroje REZZO 1, zejména spalovací zdroje pro výrobu tepla a elektřiny, s téměř 8%.
 - o na emisích benzenu se podílí z 93%, zdroje REZZO 1 produkují 6%, zejména ve zpracovatelském průmyslu,
 - o na emisích těkavých organických látek (VOC) se podílí z 82%.

- Zdroje kategorie REZZO 1 mají majoritu v emisích oxidu siřičitého (SO_2 – 52%) benzo(a)pyrenu (téměř 100%), ale také v primárních emisích suspendovaných částic PM_{10} (53,3%). Zvláště velké spalovací zdroje jsou majoritními původci znečištění v případě oxidu siřičitého.
- Malé zdroje znečišťování (ve kterých jsou evidovány emise ze zpoplatněných zdrojů REZZO 3, emise ze spotřeby zemního plynu v domácnostech a v plynových kotelnách podnikatelského sektoru a spotřeba tuhých paliv v sektoru domácností) jsou významné jako zdroje primárního prachu (40%), oxidu siřičitého (39%) a těkavých organických látek (5,5%).
- Střední zdroje znečišťování, jsou z pohledu jejich podílů na emisích znečišťujících látek nejméně významné - s výjimkou jejich podílu na emisích těkavých organických látek (5%) a oxidu siřičitého (6%).
- Technologické zdroje jsou majoritními znečišťovateli u primárních emisí prachových částic, benzo(a)pyrenu, organických uhlovodíků, olova a čpavku.

Významným zdrojem znečišťování ovzduší s velkým plošným dosahem jsou mobilní zdroje – automobilová doprava (viz údaje výše). Emisně nejvíce zatíženými komunikacemi jsou dálnice D1, D2 a ulice Vídeňská, Hradecká, Poříčí, Koliště a Žabovřeská. Mezi městské části s největší produkcí emisí z dopravy lze (dle provedeného výpočtu) řadit Brno-střed, Brno-Tuřany, Brno-jih.

Imisní situace

Vzhledem ke skutečnosti, že oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší byla vymezena pro překračování imisních limitů pro suspendované částice PM_{10} jsou zájmy ochrany ovzduší a zlepšování jeho kvality zaměřeny zejména na tuto škodlivinu. Koncentrace PM_{10} byly v roce 2008 měřeny celkem na 13 měřicích stanicích. Překročení 24 hodinového imisního limitu PM_{10} bylo zaznamenáno na 2 stanicích AMS: Brno – střed a Brno - Úvoz. Obě stanice jsou umístěné v centru města v bezprostřední blízkosti frekventovaných komunikací. V roce 2008 došlo k překročení 24hodinových imisních limitů PM_{10} na stanicích Brno – Úvoz (hot spot), Brno – Svatoplukova, Brno – Zvonařka, Brno – Výstaviště, Brno – Střed a Brno – Masná. Od roku 2008 jsou na třech stanicích AMS (Brno – Svatoplukova, Brno – Výstaviště, Brno – Zvonařka) prováděna měření koncentrací suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$. Hodnota imisního limitu stanovená směrnicí 2008/50/ES je $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Provedená měření v roce 2008 ukazují na mírné překračování stanoveného imisního limitu.

Roční imisní limit NO_2 byl v roce 2008 překročen na lokalitách Brno - Úvoz (hot spot) a Brno - Svatoplukova.

V roce 2008 byl překročen také cílový imisní limit pro benzo(a)pyren na sledovaných lokalitách Brno - Kroftova a Brno - Masná. Základním emitentem této látky jsou v Brně obalovny živichných směsí.

V rámci Programu ke zlepšení kvality ovzduší byla zpracována modelová pole překročení průměrných ročních, resp. 24hodinových koncentrací problematických znečišťujících látek. Z provedených mapových podkladů vyplývá, že pro rok 2010 je očekáváno překračování ročních průměrných koncentrací PM_{10} a denních koncentrací PM_{10} na významné části města Brna, zejména v oblastech významně zatížených dopravou. Modelové vyhodnocení rovněž předpokládá, že dojde k překročení průměrných ročních koncentrací NO_2 v místech křížení dopravních tepen a ze stejného důvodu rovněž dojde k překračování maximálních hodinových koncentrací NO_2 . Vlivem dopravy bude rovněž místně překračován roční imisní limit pro benzen.

U dalších škodlivin nedochází k překračování platných imisních limitů (SO_2 , kovy). Koncentrace troposférického ozonu byly v roce 2008 měřeny celkem na 2 lokalitách, z nichž na jedné (Brno - Tuřany) byl překročen cílový imisní limit.

Statutární město Brno bylo zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší vzhledem k tomu, že na části jeho území dochází k překračování imisních limitů pro průměrné 24 hodinové koncentrace suspendovaných prachových částic frakce PM_{10} .

Kvalita ovzduší se bude i nadále zhoršovat v souvislosti s dopravou. Pro tyto účely byly porovnány varianty z hlediska ploch pro výrobu jako zdroj pracovních míst. Jedná se o odhad vzniklých pracovních míst v daných návrhových plochách a s tím spojené nejen zvýšení dopravní zátěže, ale především zhoršení kvality ovzduší. Největší podíl dopravy generuje dojíždka do práce popř. za

nákupy. Pro posouzení variant byl použit ukazatel potenciálu dojížděky za prací. Její intenzita souvisí s nabídkou pracovních míst v jednotlivých plochách – viz následující tabulka.

Tabulka F. 13 - Rozvojové plochy pro výrobu jako zdroj pracovních míst			
	Var I	Var II	Var III
Stávající plochy (ha)	1 140	1 140	1 140
Zastavitelné plochy (ha) (navržené)	747	647	550
Potenciální pracovní místa ¹⁰	35 856	31 056	26 400

Zdroj: Koncept ÚPmB

Z údajů uvedených v tabulce F.13 vyplývá, že dle varianty I by mohly být do rozvojových ploch (zejména do oblasti Tuřan) umístěny aktivity s celkovým počtem zaměstnanců cca 35 tisíc, dle varianty II cca 31 tisíc a dle varianty III zhruba 26 tis.

Vzhledem k tomu, že většina zaměstnanců bude k cestě do a ze zaměstnání využívat individuální automobilovou dopravu event. MHD, dojde ve všech uvedených lokalitách, zejména pak v lokalitě Tuřany, k významnému nárůstu osobní dopravy a MHD. Výrobní či jiné ekonomické aktivity, navržené v uvedených rozvojových územích, budou často významným zdrojem a cílem nákladní automobilové dopravy. Z toho vyplývá další nárůst imisní zátěže. Některé z nových výrobních aktivit mohou rovněž emitovat do ovzduší určitá množství znečišťujících látek. Oblast Tuřan je již nyní jednou z nejvíce imisně zatížených oblastí města Brna.

V případě variant II a III bude imisní zátěž, vyvolaná silniční dopravou vztahující se k navrhovaným rozvojovým plochám více plošně rozložena. Zatímco v případě varianty I bude více koncentrována do oblasti Tuřan, avšak v okrajové části města Brna.

Nepříznivěji vychází varianta II, ve které je díky navrženým rozvojovým plochám, vytvořeno více nových pracovních míst než je tomu tak ve variantě III, a zároveň nebude znamenat tak velkou zátěž na životní prostředí jako v případě varianty I. **Proto je varianta II hodnocena jako nejpříznivější z hlediska environmentálního a sociálního rozvoje udržitelného rozvoje.**

29.3.5 Oblasti se zvýšenou hlukovou zátěží

Z předchozích údajů vyplývá, že dle varianty I by mohly být rozvojových ploch (zejména do oblasti Tuřan) umístěny aktivity s celkovým počtem zaměstnanců cca 35 tisíc, dle varianty II cca 31 tisíc a do rozvojových ploch varianty III zhruba 26 tisíc.

Vzhledem k tomu, že naprostá většina těchto zaměstnanců bude k cestě do a ze zaměstnání využívat dopravu, v řadě případů individuální automobilovou, dojde ve všech uvedených lokalitách, zejména pak v lokalitě Tuřany, k významnému nárůstu osobní dopravy. Výrobní či jiné ekonomické aktivity, založené v uvedených rozvojových územích, budou často významným zdrojem a cílem nákladní automobilové dopravy. Z toho vyplývá další nárůst hlukové zátěže.

Oblast Tuřan je již nyní jednou ze silně hlukově zatížených oblastí města Brna (blízkost dálnice D1, existence mezinárodního letiště Brno-Tuřany). Do budoucna lze očekávat jak nárůst dopravních výkonů na dálnici D1, tak i nárůst přepravních výkonů letiště.

Vzhledem k tomu, že v případě varianty II a III bude hluková zátěž, vyvolaná silniční dopravou vztahující se k navrhovaným rozvojovým plochám více plošně rozložena, zatímco v případě varianty I bude více koncentrována do oblasti Tuřan, jsou zbývající dvě varianty hodnoceny z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje (hluková zátěž) jako příznivější, o něco příznivěji je pak hodnocena varianta II.

Nepříznivěji vychází varianta II, ve které je díky navrženým rozvojovým plochám, vytvořeno více nových pracovních míst než je tomu tak ve variantě III, a zároveň nebude znamenat tak velkou zátěž

¹⁰ Koeficient vypočítán následovně: 48 pracovních míst na 1ha plochy, metodika převzata z Konceptu ÚPmB

na životní prostředí jako v případě varianty I. **Proto je tedy varianta II z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje hodnocena jako nejpříznivější.**

29.3.6 Řešení silniční dopravy

Současný stav komunikační sítě města Brna je charakterizován z hlediska stavu sítě, stavu přípravy dopravní infrastruktury a připravovaného rozvoje města jako nevyhovující. Za nevyhovující v tomto smyslu je nutno považovat systém komunikací pro automobilovou dopravu včetně infrastruktury pro dopravu v klidu (parkování).

V oblasti koncepce automobilové dopravy vycházejí varianty Konceptu ÚPmB ze zásad, které lze považovat za slučitelné s konceptem udržitelného rozvoje:

- zásada ochrany města před tranzitní dopravou;
- zásada ochrany města před cílovou a mezioblastní dopravou;
- zásada dopravního zklidnění centra města.

Návrh řešení základní komunikační sítě je platný pro všechny varianty konceptu ÚPmB a zahrnuje třístupňový systém ochrany:

- I. stupeň ochrany - kapacitní komunikace dálničního či rychlostního charakteru (D1, D2, R43, R52, uvažované části tangent v jižním sektoru města).
- II. stupeň - velký městský okruh.
- III. stupeň - vnitřní okruh.

Navrhované varianty konceptu ÚPmB se liší ve vedení některých zamýšlených komunikací.

Nejzřetelnějším rozdílem je vymístění komunikace R43 mimo území města ve variantě III. Toto opatření je z hlediska města příznivé pro vymístění zátěže tranzitní dopravou ve směru S-J. Výhoda tohoto opatření je však pouze zdánlivá, neboť dojde k zatížení území v oblasti Boskovické brázdy a zároveň lze s vysokou pravděpodobností předpokládat plošné zvýšení dopravní zátěže ve městě, neboť R43 nebude dostatečně atraktivní pro dopravu s cílem a zdrojem ve městě.

Vzhledem k absenci dopravního modelu nelze vliv navrhovaných variantních řešení na distribuci dopravních intenzit na území města úplně posoudit.

Za pozitivní prvek je možné, z hlediska environmentálního, ekonomického i sociálního pilíře udržitelného rozvoje, považovat záměr zvýšit kapacitu dálniční komunikace D1 a D2, což se projeví zejména v pozitivním dopadu na imisní a hlukovou zátěž přilehlých lokalit.

Zásady řešení dopravy v klidu uvažují kromě samotného nárůstu parkovacích míst také s rozvojem systému „park and ride“ a lze je považovat za slučitelné s konceptem udržitelného rozvoje.

Varianty I a II konceptu ÚPmB lze považovat, z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje za souměřitelné, nejméně příznivě vychází varianta III (je zde hodnocena -1).

29.3.7 Řešení hromadné dopravy

Varianty Konceptu ÚPmB vycházejí ze zásad, které lze považovat za slučitelné s konceptem udržitelného rozvoje:

- Nosným systémem je „pouliční“ tramvajový kolejový systém s prioritou segregace vybraných tras a úseků s velkým navýšením tras do rozvojových území.
- Důležitým prvkem je trolejbusový systém s rozšířením linek především tangenciálního charakteru.
- Rozvoj Integrovaného dopravního systému (IDS) bude spočívat jednak ve tvorbě přestupních terminálů, jednak výhledově i v rozvoji regionálně městského systému železnice.
- Autobusový systém je chápán jednak jako doplňkový okružní systém, jednak jako dopravní zabezpečení okrajových míst mimo centrální oblasti.

Jednotlivé varianty Konceptu ÚPmB se liší v pojetí výhledového nadstavbového systému kapacitní, čistě segregované dopravy (SJKD):

- Varianta I předpokládá řešení pomocí zapojení samostatné trati do železničního systému tratí ČD. Tento systém by byl zcela nezávislý na systému městské tramvaje. Předpoklad vytváří 6 paprsků regionálních tratí přičemž jedním z nich je vedení mimo současné, respektive uvažované trati v rámci přestavby ŽUB, a to podpovrchovým úsekem Heršpická – centrum – ŽUB – Masná.
- varianta II a III předpokládá realizaci tramvajového systému, tedy čistě segregované trati v centrální oblasti – Rosického náměstí – centrum – ŽUB – Hněvkovského. Na obou koncích je daný systém napojen do systému pouličního tramvajového. Systém nemá návaznost na systém IDS připravovaným JMK.

Vzhledem k tomu, že varianty vycházejí ze shodných zásad a že variantní řešení nejsou v konfliktu s pilíři udržitelného rozvoje, mohly by být varianty z pohledu udržitelného rozvoje považovány za srovnatelné. Vezmeme-li však v potaz, že **varianta II explicitně upřednostňuje komfort obyvatel, je z hlediska pilířů udržitelného rozvoje hodnocena příznivěji.**

29.3.8 Řešení protipovodňových opatření

Protipovodňová ochrana města je řešena komplexně. Protipovodňová opatření budou primárně umístěna v odsazené poloze, v inundaci budou vytvářeny podmínky pro terénní úpravy zvyšující kapacitu koryta. Multifunkční prostor bude kromě vodo hospodářských funkcí využíván k regeneraci přírodního prostředí, realizaci ÚSES a zlepšení podmínek pro rekreaci. Opatření protipovodňové ochrany jsou vymezena dvojím způsobem:

- lineární protipovodňové stavby.
- retenční prostor včetně plochy, na které se připojí rozliv.

Vzhledem k tomu, že varianty Konceptu ÚPmB řeší problematiku ochrany před povodněmi v zásadě invariantně, jsou všechny tři varianty z hlediska **pilířů udržitelného rozvoje hodnoceny jako srovnatelné.**

29.3.9 Koncepte uspořádání krajiny

Součástí konceptu uspořádání krajiny je především rozčlenění krajiny do ploch s rozdílným způsobem využití, vymezení územního systému ekologické stability (ÚSES), zabezpečení prostupnosti krajiny, stanovení ochrany území před povodněmi a vytvoření podmínek pro rekreační využití krajiny.

Z hlediska ploch **krajinné zeleně** jsou návrhové plochy rozmístěny oproti stabilizovaným plochám podstatně nerovnoměrněji, což souvisí s návrhem ÚSES a se snahou zvýšit kvalitu přírodního prostředí a atraktivitu pro rekreační využití některé dosud neurbanizované, zároveň však veřejnosti omezeně přístupné plochy. Velká část návrhových ploch je soustředěna do niv brněnských řek – více ve variantě I. Invariantně jsou navrženy v lokalitě Líšeň (menší lom), na Stránské skále a kolem retenční nádrže na Černovické terase. Ve variantě I jsou plošně významné návrhové plochy ze severní strany Komína a v prostoru Lesního lomu u Líšně. Ve variantě II a III jsou plošně významné navrhované plochy na Černovické terase a v jejích svazích.

Z hlediska **lesních ploch** je celková výměra návrhových ploch oproti stabilizovaným plochám poměrně malá. Návrhové plochy lesa jsou umístěny především v dosud téměř bezlesé krajině v jižní až jihovýchodní části města. Navrhované lesní plochy plní, kromě zlepšení kvality životního prostředí a zvýšení estetické a rekreační atraktivity lokalit také významnou funkci ochrannou (podél komunikací a rozvojových ploch). Část lesních ploch je navrhována jako součást ÚSES.

Nové **zemědělské plochy** nejsou navrhovány.

Specifickým typem ploch jsou **plochy zahrádek**, které se často nacházejí v příznivých atraktivních lokalitách a často vytvářejí „klíny“ v zastavěném území. Nově navrhované plochy jsou vůči stabilizovaným plochám nevelké a jsou obvykle variantně situovány v návaznosti na stávající zahrádkářské plochy. Určitá významná část stávajících ploch zahrádek je naopak navržena k jinému využití.

Územní systém ekologické stability je v předložených variantách ÚPmB navržen vesměs invariantně (s výjimkou prostoru mezi Brněnskou přehradou a Kníničkami a oblasti v nivě Svitavy u Holásek a Chřlic).

Návrhové **plochy městské zeleně** jsou obecně situovány do:

- významných stávajících i navrhovaných ploch bydlení;
- do prostoru významných přírodních fenoménů;
- do prostorů devastovaných dřívější hospodářskou činností či navržených k intenzivní urbanizaci.

Z obecného hlediska lze konstatovat, že koncepce uspořádání krajiny je ve všech variantách Konceptu ÚPmB slučitelná s konceptem udržitelného rozvoje. **Vzhledem k tomu, že varianta I navrhuje nejvíce ploch městské i krajinné zeleně, stejně tak nejvíce lesních ploch a ploch zahrádek, je hodnocena z hlediska environmentálního i sociálního pilíře nejvýhodněji.**

29.3.10 Distribuce návrhových ploch zeleně mezi severní a jižní část města

Z prostorového uspořádání území vyplývá, že **varianta I** navrhuje v jižní části města více zelených ploch než varianty II a III, **je proto z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje hodnocena nejvýhodněji.**

29.3.11 Souhrnné hodnocení specifických kritérií globálních

Varianty jsou hodnoceny dle následujícího klíče: varianta lepší 3 body, varianta horší 1 bod, varianty souměřitelné 2 body. V případě silně nerovnovážného prvku – 1 bod.

Varianty, u nichž je rozdíl v hodnotách kvantifikovaných kritérií je menší než 10 %, jsou hodnoceny jako shodné) a zároveň jejich odchylka od nejvýhodnější varianty se pohybuje v rozmezí od 10 do 20%. Pokud je odchylka od nejvýhodnější varianty více než 20 %, jsou ostatní varianty hodnoceny 1 bodem.

Maximální dosažitelné skóre = 72.

Kritéria, u nichž může dojít k nerovnováze / konfliktu mezi environmentálním či sociálním pilířem na straně jedné a ekonomickým pilířem na straně druhé jsou označeny vykřičníkem

Tabulka F.14 – Souhrnné hodnocení specifických kritérií globálních								
Kriterium	Pilíř	Váha	Body			Skóre		
			Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
Prostorová a funkční vyváženost území	Ekon + Env + Soc	3	1	3	1	3	9	3
Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší	Env! + Soc	3	1	3	1	3	9	3
Oblasti se zvýšenou hlukovou zátěží	Env! + Soc	3	1	3	1	3	9	3
Řešení silniční dopravy	Env + Soc + Eko	3	2	2	-1	6	6	-3
Řešení hromadné dopravy	Env + Soc + Eko	3	1	3	1	3	9	3
Řešení protipovodňových opatření	Env + Ekon + Soc	3	2	2	2	6	6	6
Koncepce uspořádání krajiny	Env + Soc	3	3	1	1	9	3	3
Distribuce návrhových ploch zeleně mezi severní a jižní část města	Env + Soc	3	3	1	1	9	3	3
Celkem			14	18	7	42	54	21
Normalizované skóre						0,58	0,75	0,29

Z hlediska specifických kritérií globálních vychází varianta II výrazně nejlépe.

29.3.12 Využití „brownfields“ v oblasti areálu Zetor

Všechny varianty navrhuji změnu využití této lokality, a to zejména na rozvojové plochy bydlení, plochy občanské vybavenosti, dále komerční plochy a plochy nadmístního významu – univerzitní areál.

Varianta I navrhuje v oblasti areálu Zetoru celkem zhruba 25,6 ha ploch s odhadem 1 625 pracovních míst, varianta II celkem 19,72 ha ploch s odhadem 2 490 pracovních míst a varianta III navrhuje 18,35 ha ploch přestavby s odhadem asi 2 304 pracovních míst.

Je důležité uvést, že varianty navrhuji, aby jednotlivé části této lokality byly prověřeny z hlediska změn jejich využití územní studií. Respektive, aby byly prověřeny limity, ekologická zátěž, potřeby území a nalézt tak vhodné využití této lokality.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem, je varianta I z hlediska všech pilířů udržitelného rozvoje hodnocena jako nejpříznivější a ostatní dvě varianty jsou souměřitelné.

29.3.13 Řešení lokality Kasárna v Černých polích („brownfield“)

Z konceptu ÚPmB vyplývá, že varianta I specifikuje využití této plochy především pro objekty občanské vybavenosti, mimo toho navrhuje na transformaci celkem 18,04 ha ploch s odhadem 6 727 pracovních míst, s tím, že v této lokalitě není plánován rozvoj bydlení. Oproti tomu varianty II a III jsou v tomto případě více flexibilnější. Avšak všechny tři varianty jako jednu z možností využití uvádí pro tuto lokalitu zřízení univerzitního kampusu, tedy záměr, který má nadmístní charakter.

Varianta II navrhuje celkem 19,05 ha ploch s odhadem 2 166 pracovních míst a s nárůstem počtu obyvatel na 1 151. Varianta III navrhuje stejné možnosti využití jako varianta II a předpokládá obdobnou plochu, vznik pracovních míst a počet obyvatel – 18,99 ha, 2 131 pracovních míst a 1 151 počet obyvatel.

Vzhledem k uvedenému jsou všechny tři varianty z hlediska environmentálního, ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje hodnoceny souměřitelně. .

29.3.14 Řešení lokality Zbrojovka („brownfield“)

V konceptu ÚPmB je začleněna tato lokalita jako jedna z lokalit hlavní transformace bez bližšího určení dalšího využití. Tato skutečnost se týká všech variant. Varianty také ukládají za povinnost pořídit Regulační plán této lokality.

Z tohoto důvodu jsou všechny tři varianty z hlediska environmentálního, ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje hodnoceny jako souměřitelné.

29.3.15 Využití „brownfields“ v oblasti areálu Královopolská strojírna

Z konceptu ÚPmB je patrné, že jednotlivé varianty navrhuji obdobné využití dané lokality. Všechny tři varianty navrhuji transformaci této lokality bez specifikace dalšího využití (pouze varianta I navrhuje mimo uvedené také komerční využití).

Největší plochu transformace navrhuje varianta I – 97,08 ha ploch, dále varianta III 79,23 ha ploch a nejméně varianta II 46,12 ha. Z hlediska vzniklých pracovních míst je situace následující: nejvíce vzniklých pracovních míst odhaduje varianta I (15 857 pracovních míst), dále varianta III (11 968 pracovních míst) a nejméně odhaduje varianta II, a to 10 444 pracovních míst. Stejně je tomu v případě odhadu, kolik se do lokalit přistěhuje obyvatel – nejvíce obyvatel se přistěhuje v případě varianty I (3 381), dále ve variantě III (631) a nejméně ve variantě II - 277 obyvatel.

Varianta I dále navrhuje pořízení Územní studie Královo Pole – Pod Technickým muzeem, ve kterém je nutné prověřit limity, ekologickou zátěž a možnosti a potřeby dalšího rozvoje území.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem a k největšímu rozvoji této lokality vyplývá, že z hlediska všech tří pilířů je varianta I nejpříznivější.

29.3.16 Řešení lokality Obřany („zahrádky“)

Z konceptu ÚPmB vyplývá, že varianty I a II navrhují výstavbu kvalitního bydlení v klidném prostředí s navazujícím přírodním zázemím, která bude však podmíněna investicemi pro zajištění dopravního napojení. Varianta I navrhuje celkovou plochu pro bydlení 21 ha, varianta II téměř 40 ha. V případě varianty III je situace zcela opačná, dochází zde k redukci návrhových ploch zejména pro rozvoj bydlení.

Vzhledem k výrazně vyšší návrhové ploše pro bydlení se z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje jako příznivější jeví varianta II.

29.3.17 Řešení lokality Bosonohy („zahrádky“)

Dle konceptu ÚPmB je největší rozsah této lokality navrhován ve variantě II, ve které dosahuje největšího rozsahu. Ve všech variantách se předpokládá nové funkční využití ploch zahrádek pro plochy pro bydlení, plochy smíšené obytné a park.

Dále je nutné zdůraznit, že varianta II navrhuje pořízení Regulačního plánu Bosonohy –zahrádky.

Vzhledem k uvedeným faktům se jeví varianta II z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje jako nejpříznivější.

29.3.18 Řešení lokality Sadová („zahrádky“)

Varianty konceptu ÚPmB navrhují rozvoj nízkopodlažní bytové a rodinné zástavby v plochách dnešních zahrádkách a také návrhové plochy veřejné nad areálem domova důchodců, ovšem největší rozvoj navrhuje v této lokalitě varianta III. Varianta I vyčleňuje tuto lokalitu jako hlavní rozvojovou plochu, a to zejména rozvoj plochy občanské vybavenosti. Z konceptu ÚPmB dále vyplývá, že varianty navrhují na plochách zahrádek plochy pro bydlení, ale liší se zejména v řešení dopravní infrastruktury a v pojetí ploch na jihu území.

Je také nutné uvést, že varianty II a III navrhují pořízení Regulačního plánu, který by prověřil limity, ekologickou zátěž a možnosti potřeby území.

Varianty I a II jsou z hlediska environmentálního a sociálního pilíře udržitelného rozvoje souměřitelné, nejvíce příznivěji je hodnocena varianta III.

29.3.19 Řešení dopravní obslužnosti lokalit Bystrce a Kamechy

Varianty počítají s prodloužením tramvajové trati z Bystrce na Kamechy. Dopravní obslužnost je však nelépe řešena v případě varianty II.

Varianta II je proto z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje hodnocena příznivěji.

29.3.20 Soulad se sítí NATURA 2000

Soulad se sítí NATURA je předmětem samostatného posouzení, zpracovaného odborně způsobilou osobou. Z posouzení vyplývá, že zatímco varianty I a III nejsou v konfliktu se soustavou Evropsky významných lokalit (EVL), varianta II navrhovanou sjezdovkou podstatně zasahuje do EVL CZ062380 Pisárky. Konflikt se soustavou NATURA 2000 je extrémně silným nerovnovázným prvkem jak z věcného tak zejména z politického hlediska a je proto faktorem, který variantu II částečně diskvalifikuje.

V souvislosti s uvedeným je varianta II hodnocena jako nejméně příznivá z hlediska environmentálního pilíře (byla ohodnocena negativně, tedy -1). Zbývající dvě varianty se jeví jako souměřitelné.

29.3.21 Územní potenciál rozvojových výrobních ploch („velké Tuřany“ versus „malé Tuřany“ versus varianta III – Tuřany)

Varianta I („Velké Tuřany“) navrhuje v rozvojových plochách celkem 796 ha ploch s odhadem 40 060 pracovních míst, varianta II („Malé Tuřany“) celkem 757 ha ploch s odhadem 38 389 pracovních míst a varianta III navrhuje celkem 618 ha ploch s odhadem 29 109 pracovních míst. Z tohoto pohledu jsou varianty v podstatě srovnatelné. Varianta I má zřejmě vyšší synergický nadměstský – nadregionální přesah, na straně druhé varianta II se snaží o vyšší prostorovou vyváženost území a varianta III počítá s určitou územní rezervou, která je situovaná podél ochvatu Tuřan spojující návrhové průmyslové plochy pod letištěm při ulici Tovární.

Vzhledem k velkému množství parametrů, kterými lze varianty popsat v zásadě je obtížné jednoznačně stanovit, která z variant je z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje výhodnější, avšak z uvedených parametrů jsou varianty I a II souměřitelné a varianta III je hodnocena jako nejméně příznivě.

29.3.22 Využití BPP Černovická terasa

Varianta I navrhuje v oblasti Černovická terasa celkem 217,44 ha ploch s odhadem 16 658 pracovních míst a s nárůstem počtu obyvatel 4 985. Varianta II celkem 185,01 ha ploch s odhadem 16 939 pracovních míst a s počtem obyvatel 4 432. Třetí varianta navrhuje 218,62 ha ploch s odhadem 15 515 pracovních míst a 4 430 nových obyvatel.

Všechny varianty navrhují prověřit území zhotovením Územní studií.

Vzhledem ke srovnatelných plochám, k počtu vytvořených pracovních míst a odhadu nárůstu počtu obyvatel jsou varianty II a III souměřitelné z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje a nejlépe je hodnocena varianta I.

29.3.23 Využití průmyslové zóny Tuřany

Varianta I navrhuje v oblasti průmyslové zóny Tuřany celkem 399 ha ploch s odhadem asi 21 895 pracovních míst, varianta II celkem 175 ha ploch s odhadem 9 260 pracovních míst a třetí varianta navrhuje 118 ha ploch s odhadem 6 402 pracovních míst.

Varianty dále navrhují, aby byla zhotovena Územní studie této lokality, respektive, aby mimo jiné také upřesnila zprůchodnění území v souvislosti s okolní komunikační sítí především navrhovaným obchvatem Tuřan.

Vzhledem k tomu, že varianta I navrhuje transformovat výrazně největší plochu území a navrhuje vytvořit v této lokalitě nejvíce pracovních, je z hlediska ekonomického a sociálního pilíře hodnocena jako nejpříznivější.

29.3.24 Nové využití ploch uvolněných přestavbou ŽUB

Z konceptu ÚPmB vyplývá, že zatímco varianta I je z hlediska určení ploch obecnější, tak varianty II a III upřednostňují veřejnou vybavenost. I přes uvedené fakta varianty řeší dopravní situaci a obslužnost celé této lokality. **Z hlediska všech pilířů udržitelného rozvoje území lze varianty považovat za souměřitelné.**

29.3.25 Souhrnné hodnocení specifických kritérií lokálních

Varianty jsou hodnoceny dle následujícího klíče: varianta lepší 3 body, varianta horší 1 bod, varianty souměřitelné 2 body. V případě silně nerovnovážného prvku – 1 bod.

Varianty, u nichž je rozdíl v hodnotách kvantifikovaných kritérií je menší než 10 %, jsou hodnoceny jako shodné 2 body) a zároveň jejich odchylka od nejpříznivější varianty se pohybuje v rozmezí od 10 do 20%. Pokud je odchylka od nejpříznivější varianty více než 20 %, jsou ostatní varianty hodnoceny 1 bodem.

Maximální dosažitelné skóre = 90. Maximální skóre bez kritéria „Soulad se sítí NATURA 2000“ je 81.

Tabulka F.15– Souhrnné hodnocení specifických kritérií lokálních								
Kriterium	Pilíř	Váha	Body			Skóre		
			Var I	Var II	Var III	Var I	Var II	Var III
Využití „brownfields“ v oblasti areálu Zetoru	Ekon + Env + Soc	2	3	2	2	6	4	4
Řešení lokality Kasárna („brownfield“)	Ekon + Env + Soc	2	2	2	2	4	4	4
Řešení lokality Zbrojovka („brownfield“)	Ekon + Env + Soc	2	2	2	2	4	4	4
Využití „brownfields“ v oblasti areálu Královopolská	Ekon + Env + Soc	2	3	1	1	6	2	2
Řešení lokality Obřany („zahrádky“)	Env + Soc	2	1	3	1	2	6	2
Řešení lokality Bosonohy („zahrádky“)	Env + Soc	2	1	3	1	2	6	2
Řešení lokality Sadová („zahrádky“)	Env + Soc	2	2	2	3	4	4	6
Řešení dopravní obslužnosti lokalit Bystrc a Kamechy	Soc + Ekon	3	1	3	1	3	9	3
Soulad se sítí NATURA 2000	Env	3	2	-1	2	6	-3	6
Územní potenciál rozvojových výrobních ploch („velké Tuřany“ versus „malé Tuřany“ versus varianty III – Tuřany	Ekon + Soc	3	2	2	1	6	6	3
Využití BPP Černovická terasa	Ekon + Soc	2	3	2	2	6	4	4
Využití zóny Tuřany	Ekon + Soc	2	3	1	1	6	2	2
Nové využití ploch uvolněných přestavbou ŽUB	Soc + Ekon + Env	3	2	2	2	6	6	6
Celkem			27	24	21	61	54	48
Normalizované skóre						0,67	0,60	0,53
Celkem s vyloučením konfliktu s Naturou ve Variantě 2			25	25	19	55	57	42
Normalizované skóre s vyloučením						0,67	0,70	0,51

Tabulka F.15– Souhrnné hodnocení specifických kritérií lokálních							
Kriterium	Pilíř	Váha	Body			Skóre	
konfliktu s Naturou ve Variantě 2.							

Z hlediska specifických kritérií lokálních vychází varianta II nejlépe. V případě že by nedocházelo ke konfliktu mezi variantou II a soustavou NATURA 2000, vyšla by tato varianta ještě výrazněji lépe.

29.4 Výsledné porovnání variant

Souhrnné vzájemné porovnání variant dle skupin kritérií je uvedeno v tabulce F.16 s tím, že skupinám kvantitativních a kvalitativních kritérií byla přiřazena váha 2, skupině specifických kritérií globálních váha 4 a skupině specifických kritérií lokálních kritérií váha 1.

Tabulka F.16 – Výsledné porovnání kritérií							
	Váha	Dílčí skóre			Celkové skóre		
		Var. I	Var. II	Var. III	Var. I	Var. II	Var. III
Kvantitativní	2	0,65	0,65	0,46	1,30	1,30	0,92
Kvalitativní	2	0,66	0,58	0,41	1,32	1,16	0,82
Specifická globální	4	0,58	0,75	0,29	2,32	3	1,16
Specifická lokální	1	0,67	0,60	0,53	0,67	0,60	0,53
Celkové skóre					5,61	6,06	3,43
Celkové s vyloučením konfliktu s EVL ve variantě II					5,61	6,16	3,41

Z celkového porovnání variant je zřetelná významná převaha varianty II oproti variantě III a méně významná převaha oproti variantě I. Varianta II je však ve významném střetu se Evropsky významnou lokalitou. Bude-li rozhodnuto nenavrhovat stavbu sjezdovky Myslivna, bude převaha varianty II ještě výraznější (viz tabulku F.16).

Je nutno si uvědomit, že vypovídací schopnost hodnocení je omezena skutečností, že není k dispozici relevantní model imisní a hlukové zátěže, a že do hodnocení nebylo možno zahrnout posouzení externích vztahů především pak výstavbu rychlostní komunikace R 43. I přesto lze říci, že dislokace rychlostní komunikace R43 ve variantě III bude mít z hlediska udržitelného rozvoje negativní dopady nejen na samotné město Brno, ale i na jeho okolí.

29.5 Závěrečné doporučení

Z posouzení rovnovážných a nerovnovážných vztahů mezi environmentálním, ekonomických a sociálním pilířem udržitelného rozvoje a jednotlivých variant konceptu Územního plánu města Brna vyplývá, že jako nejpříznivější z hlediska udržitelného rozvoje se jeví varianta II s tím, že:

- bude optimálně navýšen návrh ploch přestavby (potenciál návrhových rezidenčních ploch) na úroveň varianty I;
- bude navrženo více „zelených“ ploch (cca na úrovni Varianty I) s důrazem na jižní část města;

- bude revidován záměr výstavby lyžařské sjezdovky na části lokality zahrnuté do sítě Evropsky významných lokalit (NATURA). Je důležité zdůraznit, že tento záměr nesouvisí s celkovou koncepcí varianty II a v případě jeho realizace bude provedeno posouzení v rámci EIA;
- v rámci nových investic do průmyslového sektoru budou upřednostňovány lokality typu tzv. „brownfields“.