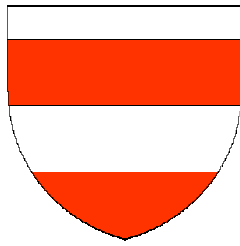


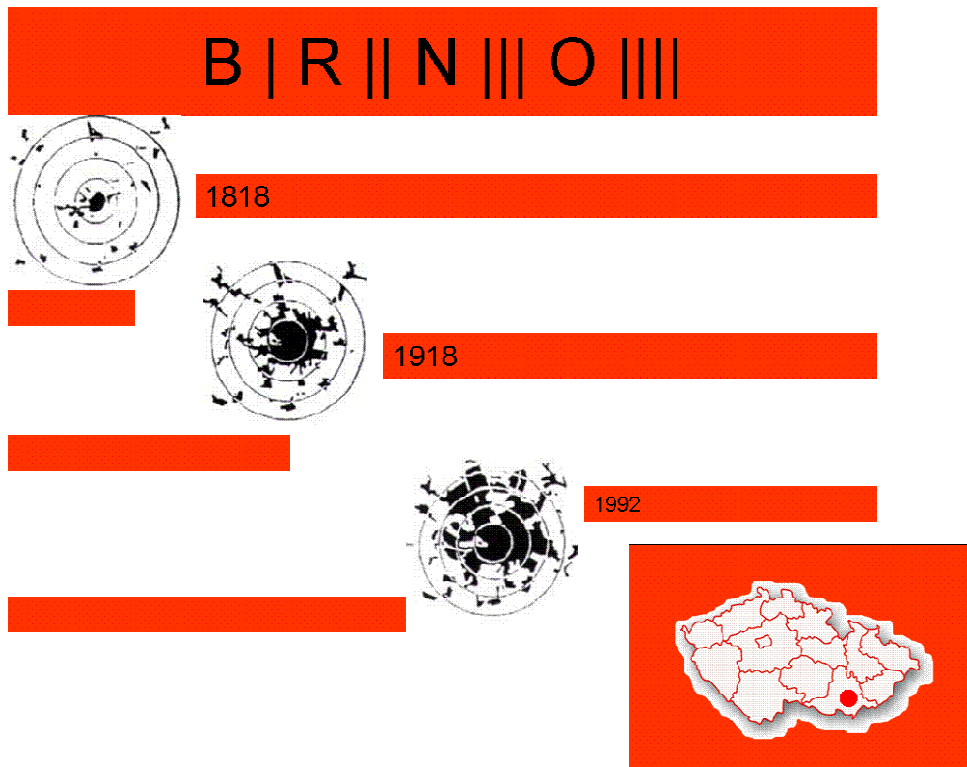
Statutární město



B | R | N | O

Expertní posudek

na Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj konceptu Územního plánu města Brna vypracovaného dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění



Říčany, prosinec 2010

Územně plánovací dokumentace – koncept



Objednatel
Statutární město Brno
Dominikánské náměstí 1
601 67 Brno

Pořizovatel
OÚPR MMB
Kounicova 67
601 67 Brno



Oprávněný zástupce
Ing. Dana Wendscheová, PhD.

Zpracovatel
Arch. Design, s.r.o.
Sochorova 23
616 00 Brno



Vedoucí zpracovatelského týmu
Zástupce vedoucího zpracovatelského týmu
Zástupce vedoucího zpracovatelského týmu

Ing. arch. Jaroslav Dokoupil
Ing. arch. Jana Janíková
Ing. arch. Radoslav Novotný

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj konceptu Územního plánu města Brna dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění

Předkladatel

Statutární město Brno
Magistrát města Brna
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno



Oprávněný zástupce

Ing. Dana Wendscheová, PhD.

Zhotovitel

DHV CR, spol. s.r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha



Vedoucí projektu

Mgr. Martin Zoch

Expertní posudek na Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj konceptu Územního plánu města Brna vypracovaného dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

Zpracoval

doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.

držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.č.j.:
5914/948/OPV/93

Tým zpracovatele

Ing. Eliška Zimová
Ing. Zdeněk Keken

Obsah

Seznam použitých zkratk	6
Zhodnocení formální úplnosti a věcné správnosti jednotlivých kapitol Vyhodnocení vlivu Konceptu Územního plánu města Brna na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí dle přílohy k § 19 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů	7
Koncept Územního plánu města Brna	10
V konceptu Územního plánu města Brna jsou specifikovány jednotlivé změny ve využití či regulaci konkrétních ploch v polygonu zájmového území statutárního města Brna. Předmětem Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj jsou všechny zvažované varianty konceptu Územního plánu města Brna:	10
Základní charakteristika varianty I.	10
Základní charakteristika varianty II.	11
Základní charakteristika varianty III.	11
Legislativní a metodické zázemí problematiky hodnocení udržitelného rozvoje	13
Závěr	19

Seznam použitých zkratk

DHV SAM	Metodika posuzování trvalé udržitelnosti firmy DHV CR
EVL	Evropsky významná lokalita
MmB	Magistrát města Brna
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OÚPR	Odbor územního plánování a rozvoje
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
RO	Rekreační oblast
RP	Rozvojová plocha
SEA	Strategic Environmental Assessment
TUR	Trvale udržitelný rozvoj
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚpmB	Územní plán města Brna
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ORP	Obec s rozšířenou působností
VMO	Velký městský okruh
ZOPK	Zákon o ochraně přírody a krajiny
ZPF	Zemědělský půdní fond

**Zhodnocení formální úplnosti a věcné správnosti jednotlivých kapitol
Vyhodnocení vlivu Konceptu Územního plánu města Brno na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí dle přílohy k § 19 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů**

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj konceptu Územního plánu města Brna bylo posouzeno současně, jak z hlediska úplnosti, tak z hlediska správnosti údajů v něm uvedených, a to včetně použitých metod hodnocení. Toto společné zhodnocení je pro přehlednost prezentováno v souhrnné tabulce v sestupném sledu jednotlivých kapitol.

Pro posouzení míry úplnosti i formální a věcné správnosti dokumentu je užito verbální hodnocení, které je pro snazší orientaci roztříděno do pěti stupňů významnosti s využitím následujících symbolických zkratk.

verbální hodnocení	symbolické zkratky				
bez připomínek	OK				
nedostatky formálního charakteru neměnicí závěry Vyhodnocení		FN			
nedostatky věcného charakteru neměnicí závěry Vyhodnocení			VN		
nedostatky formálního charakteru měnicí závěry Vyhodnocení				FM	
nedostatky věcného charakteru měnicí závěry Vyhodnocení					VM

V dále uvedených tabulkách je vždy v prvním sloupci relevantními symboly zhodnocena **formální úplnost** příslušné kapitoly Vyhodnocení (OK, FN, FM) a ve druhém sloupci **věcná správnost** této kapitoly Vyhodnocení (OK, VN, VM).

závazná osnova Vyhodnocení	formální a věcná správnost předložené Vyhodnocení	
	verbální posouzení	symboly
Společný úvod	V bodu 6.2 je správně pojmut hlavní cíl konceptu ÚPmB „ Trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna,“ avšak žádoucí růst počtu obyvatel bývá zpravidla doprovázen suburbanizací (ať již komerční či rezidenční), čili samotné její omezení je v kontextu růstu obyvatel nemožné. Myšlenkové pojetí omezení odlivu obyvatel a výrobní síly směrem ven z města je správné, avšak není zcela přesně definováno, což v hlavním cíli a poslání ÚPmB je kritický nedostatek. Nově definované rozvojové plochy jsou primárním projevem komerční suburbanizace!	OK VM

<p>A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů</p>	<p>Vyhodnocení vlivu na životní prostředí je věnován dostatečný prostor, a to jak z pohledu kvantity, tak z pohledu kvality (relevantnosti) prezentovaných informací. Nedostatek je spatřován v interpretaci předkládaných údajů.</p>	<p>OK</p>	<p>FN</p>
<p>B. Vyhodnocení vlivu územního plánu na lokality Natura 2000</p>	<p>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj ÚPmB nedostatečně (kvantitativně) zpracovalo veškeré možné informace o případných vlivech konceptu na lokality Natura 2000 z dostupného dílčího expertního posudku. Vlastní rekapitulace vlivu konceptu ÚPmB na lokality Natura 2000 nabývá zástupného charakteru: zásadním metodickým pochybením je skutečnost, že hodnotitel jednu variantu Konceptu ÚPmB (II) dopracovává (vyloučit realizaci lyžařské sjezdové tratě na území EVL Pisárky v rámci soustavy Natura 2000) a posléze teprve hodnotí („pokud bude vyloučen záměr sjezdovky na území EVL Pisárky, je celkově nejvhodnější varianta II“; „doporučena je varianta II s vyšším bodovým hodnocením (bez sjezdovky v Pisárkách)“. Hodnotitel musí pracovat s návrhem konceptu, tak jak mu byl předán, bez jakékoliv možnosti jej předělávat či optimalizovat k požadovanému výsledku!</p>	<p>FM</p>	<p>VM</p>
<p>C. Vyhodnocení vlivů na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech</p>			
<p>D. Předpokládané vlivy na výsledky analýzy SWOT</p>	<p>Pochopení a samotné prezentace SWOT analýzy ve smyslu, že současné (existující) rovnovážné vztahy jsou považovány za „silné stránky“, současné nerovnovážné vztahy za „slabé stránky“, očekávané (budoucí) rovnovážné faktory za „příležitosti“ a budoucí nerovnovážné faktory za „hrozby“ je ve vztahu k metodickým postupům doporučeným MMR a běžně aplikovaným ve vyhodnocení vlivu územních plánů pomýlené. Z těchto důvodů nelze prezentovaná data v rámci SWOT analýzy považovat za komplexní a relevantní.</p>	<p>OK</p>	<p>VM</p>

<p>E. Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování definovaných Politikou územního rozvoje ČR 2008</p>			
<p>F. Vyhodnocení vlivu konceptu územního plánu města Brna na udržitelný rozvoj území - shrnutí</p>	<p>Vyhodnocení vlivu Konceptu ÚPmB je v rozporu s platnou legislativou ve sféře stavebního práva i se standardizovanými metodickými postupy (viz závěr)</p>	<p>FN</p>	<p>VM</p>

Koncept Územního plánu města Brna

Koncept Územního plánu města Brna je členěn na textovou a grafickou část. Po věcné stránce obsahuje:

- Širší vztahy
- Údaje o splnění zadání
- Město Brno jeho hodnoty a rozvoj
- Základní členění území
- Podmínky využití území
- Uspořádání území určeného k zástavbě
- Uspořádání volného území
- Dopravní infrastruktura
- Technická infrastruktura
- Rozvojové lokality (RO) I, II, III
- Územní studie a regulační plány
- Veřejně prospěšné stavby, opatření a asanace
- Ekonomická část, postup změn v území
- Ochrana obyvatel
- Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj
- Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na ZPF
- Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na PUPFL

Grafická část je souhrnně zpracována pro každou variantu, tedy variantu I, II a III.

V konceptu Územního plánu města Brna jsou specifikovány jednotlivé změny ve využití či regulaci konkrétních ploch v polygonu zájmového území statutárního města Brna. Předmětem Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj jsou všechny zvažované varianty konceptu Územního plánu města Brna:

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

Nosným bodem variantního řešení I a II je urbanizační vliv průmyslové zóny Tuřany – Šlapanice, který může generovat rozvoj v těchto přilehlých částí města i v dalším funkčním využití a vybavenosti území. Varianta III se vyznačuje vedením komunikace R 43 mimo území města Brna v Boskovické brázdě.

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 Jižní 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 Medláanky – Řečkovice – Ivanovice v menším rozsahu včetně prodloužení tramvaje
- zóna Juranka v celém rozsahu
- zóna Bosonohy v menším rozsahu
- omezené využití oblasti brněnské přehrady

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

Základní charakteristika varianty II.

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

- průmyslová zóna Tuřany – Chrlice – Šlapanice v redukovaném rozsahu bez ucelené 235 ha plochy východně od obchvatu Tuřan
- menší rozsah rekreační oblasti Jižní 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 Medláanky – 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

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

Základní charakteristika varianty III.

V této variantě se předpokládá vybudování základní komunikační sítě podobně jako ve variantě I a II konceptu Územního plánu města Brna. Rozdíl je ve vedení silnice I/43 a souvisejících komunikací. Rychlostní komunikace R 43 je v III. variantě vedena Boskovickou brázdou a napojena na dálnici D1 u Ostrovačic. V koridoru R 43 dle platného územního plánu a variant I, II konceptu územního plánu 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 křižovatek VMO a navazujících radiál s cílem zvýšení jejich kapacity. Základem pro práci s plochami s rozdílným způsobem využití byla varianta II

hodnoceného konceptu. Při redukci byly respektovány návrhové plochy dle stávajícího územního plánu města Brna.

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 Černoorskou 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.

Legislativní a metodické zázemí problematiky hodnocení udržitelného rozvoje

Trvale udržitelný rozvoj je novým rámcem strategie civilizačního rozvoje posledních 20 let a v kontextu novodobých ekonomických, sociálních a environmentálních trendů nabývá na stále větší důležitosti a nezbytnosti. Světový summit o udržitelném rozvoji (Johannesburg 2002), zdůraznil, že cílem je takový rozvoj, který zajistí rovnováhu mezi třemi základními pilíři.

Evropská komise se vymezením sfér udržitelného rozvoje podrobně zabývala již ve své příručce Impact Assessment Guidelines z roku 2005. Z aktuálních materiálů Evropské komise lze inspiraci čerpat např. ze Stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru ke konzultaci o návrhu pokynů Evropské komise pro posuzování dopadů č. 2009/C 100/05, bod 2.8, kde se v tomto směru rozlišují tři hlavní kategorie dopadu:

- sociální dopad,
- ekonomický dopad,
- environmentální dopad.

Do kategorie "sociální dopad" spadá velmi široký okruh otázek. Bylo by vhodnější rozdělit tuto kategorii na dvě oddělené části: na jedné straně by byl sociální dopad v úzkém slova smyslu a na druhé straně dopad společenské povahy. Sociální otázky v úzkém slova smyslu souvisejí s ekonomickými otázkami a týkají se sociálních subjektů, kolektivního vyjednávání a také pracovních a zaměstnaneckých podmínek, zatímco společenské otázky souvisejí větší měrou s politickými činiteli a vztahují se na celou společnost.

Ekonomické posouzení dopadu umožňuje zohlednit posouzení nákladů, přínosu a konkurenci. S ohledem na nutnost udržitelného rozvoje však výbor zdůrazňuje, že údaje o kvalitativním dopadu a zohlednění ekonomických výpočtů je třeba zvažovat dlouhodobě.

Environmentální posouzení dopadu musí také využívat soubor ukazatelů vycházejících z pravidelného sledování a shromážděných informací ve srovnatelných technických podmínkách a kontextu.

V české legislativě je pojem „trvale udržitelný rozvoj“ definován v původně ještě federálním zákonu č. 17/2001 Sb., o životním prostředí, v platném znění.

Podle § 19 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění „úkolem územního plánování je také vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (dále jen „vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)...“.

Jak je uvedeno v důvodové zprávě k předložení tohoto stavebního zákona, se touto právní normou prohlubuje orientace územního plánování na zajištění udržitelného rozvoje území, jímž se rozumí vyvážený vztah územních podmínek pro zdravé životní prostředí, hospodářský rozvoj a sociální soudržnost. Toto vyhodnocení zahrnuje vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES a posouzení vlivů na území Natura 2000 ve smyslu směrnic Rady 92/43/EHS a 79/409/EHS, která jsou doplněna o posouzení vlivů na hospodářský a sociální „pilíř“ udržitelného rozvoje a o hodnocení vyváženosti vztahu těchto pilířů. Účelem je dosažení komplexního vyhodnocení ve všech potřebných souvislostech a vzájemných vztazích. Vyhodnocení vlivů je podkladem pro výběr nejvhodnější varianty řešení a pro stanovení

eliminačních a kompenzačních opatření minimalizujících negativní vlivy funkčního využití území.

Podle § 19 odst. 2 zákona č.183/2006, ve znění zákona č. 68/2007 Sb, o územním plánování a stavebním řádu. (dále jen „stavební zákon“) je „úkollem územního plánování je také vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (dále jen „vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)...“.

Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území (dále jen „vyhodnocení“) je jedním z úkolů územního plánování. Vyhodnocení se zpracovává postupem podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), Toto vyhodnocení zároveň naplňuje požadavky evropského i českého práva na posuzování vlivů na životní prostředí a na posouzení vlivu na území NATURA 2000

Udržitelný rozvoj území spočívá ve vyváženém vztahu územních podmínek pro:

příznivé životní prostředí,
hospodářský rozvoj,
soudržnost společenství obyvatel území (tj. příznivé sociální podmínky)

Udržitelný rozvoj území uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Uvedené tři skupiny podmínek udržitelného rozvoje (nejen rozvoje územního) se obecně nazývají pilíře udržitelného rozvoje. Vyhodnocením vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území se tedy rozumí vyhodnocení vlivů koncepce rozvoje území obce navržené územním plánem na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Účelem „vyhodnocení“ je zjištění, předpokládaného vlivu uplatňování územního plánu (dále jen „ÚP“) na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Vyváženost znamená optimální proporcionální vztah mezi všemi třemi pilíři z hlediska udržitelného rozvoje. Tento vyvážený vztah představuje rovnováhu mezi pilíři a jejich složkami, nikoli však rovnováhu statickou, kdy jsou všechny potřeby a jejich naplnění zcela vyrovnány a tím odpadá důvod k jakémukoli vývoji. Vyváženost zde znamená rovnováhu dynamickou, která musí mít vždy napětí v postupném naplňování rozvojových potřeb prostřednictvím územního plánu jako stimul dalšího rozvoje (viz Vyhodnocení vlivů územních plánů na udržitelný rozvoj území – metodický pokyn – pracovní verze pro ověření v praxi, ÚÚR Brno, 04.2008).

Vzhledem k tomu, že příloha stavebního zákona k Vyhodnocení vlivů ... územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí dle přílohy k § 19 odst. 2 tohoto zákona je kompatibilní s relevantní přílohou zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, lze v případě environmentálního pilíře metodicky vycházet z více než patnáctileté zkušenosti České republiky v proceduře SEA. Tato zkušenost se odrazila i v metodikách vydaných k této problematice ministerstvem životního prostředí (Metodika posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí, 2001, Metodika posuzování krajských plánů odpadového hospodářství ve

vztahu k životnímu prostředí, 2004, Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, 2004).

Významnou inspiraci v komplexních hodnocení vlivu na udržitelný rozvoj ve všech třech jeho pilířích lze však čerpat z již úspěšně proběhlých hodnocení územně plánovacích dokumentů ve vztahu jak k environmentálním souvislostem územního plánu, tak k ekonomickému a sociálnímu rozvoji založeným územním plánem:

Příkladem může být posouzení ZÚR Plzeňského kraje nebo ÚP města Nový Jičín nedávné praxe firmy LÖW & spol.

Cenným vodítkem jsou rovněž obecně dostupné příklady aktualizace rozboru udržitelného rozvoje území v územně analytických podkladech obcí, jež byly soustředěny v minulých letech Ústavem územního rozvoje v Brně a přehledně uvedeny v nedávno vydaném Doporučení ke zpracování a příklady aktualizace rozboru udržitelného rozvoje území v územně analytických podkladech obcí (září 2010). Tento dokument vychází z poznatků ze 7 výjezdních konzultací pro 13 krajů, které se uskutečnily v nedávné době. Jedním z poznatků z těchto konzultací je i to, že ve SWOT analýzách jsou často zaměňovány vnitřní vlastnosti území (silné a slabé stránky) s vnějšími vlivy na území (příležitostmi a hrozbami).

Předložené Vyhodnocení vlivů Konceptu územního plánu města Brna na udržitelný rozvoj (dále jen SEA) se v rozporu s § 19, odst. 2 stavebního zákona v platném znění se v 5/6 svého rozsahu soustřeďuje se pouze na pilíř environmentální v rozsahu přílohy A stavebního zákona, zatímco pouze v 1/6 se okrajově a značně teovitě zmiňuje i o ekonomickém a sociálním pilíři udržitelného rozvoje (pouze 37 stran z celkového rozsahu 240 stran – viz str. 2 – 3 a 206 – 240). Uvedené tři pilíře je nutno v duchu dokumentů Evropské komise i českého stavebního zákona pojímat jako stejně významné. Ve vyhodnocení se tak nikterak neodráží komparace se základním cílem Zadání ÚPmB, jímž je „Trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna...“.

Markantním příkladem je zploštění třetího pilíře – soudržnosti společenství obyvatel. Tento pilíř znamená rozhodně více, než pouhé dopady na zaměstnanost či na obecné sociologické vztahy. Zcela chybí percepce různých společenství jednotlivých městských částí a zájmových skupin obyvatel na projednávané změny v obytosti jejich prostředí, stejně jako dopady na obytnost prostředí vůbec. Jediné rozborů předpokladů obytnosti prostředí, uvedené v jednotlivých jevech zachycených v ÚAP (zejména jevy č.11, 13, 14, 15, 19, zejména však 17 a 18) nejsou ani zmiňovány, natož aby byly pro hodnocení využity.

Metodicky pochybené je rovněž uchopení rovnováhy, resp. nerovnováhy systému ve vztazích sociálním, ekonomickým a environmentálním pilířem pouze plošnými binárními vztahy mezi jednotlivými aspekty rozvoje (str. 2). Binárním srovnáním trojrozměrného vztahu se vždy jeden z aspektů udržitelného rozvoje marginalizuje, což ve své podstatě popírá základní principy trvalé udržitelnosti a ovlivňuje tím relevantnost hodnocení, což se projevuje v nevyváženosti v trojrozměrném uchopení udržitelného rozvoje:

- ekonomický rozvoj versus ochrana životního prostředí; nalezení konsenzu mezi těmito aspekty lidského života může vést k určité míře uspokojivé životaschopnosti ekonomického a environmentálního vztahu, avšak tento vztah postrádá trvalou udržitelnost z pohledu sociální spravedlnosti;
- ekonomický rozvoj versus sociální rozvoj; nalezením shody mezi těmito pilíři může dojít k vytvoření spravedlivé sociální struktury společnosti a ekonomické prosperity

současných generací, avšak nerespektování environmentálních aspektů ohrožuje generace budoucí potažmo jejich možnosti;

- ochrana životního prostředí versus sociální rozvoj; vyvážením těchto dvou pilířů TUR se společnost dostane k jakési environmentální únosnosti či snesitelnosti rozvoje a rovnému sociálnímu postavení, ovšem je zde silně potlačen ekonomický potenciál;

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

Pouze na základě souběžného a vzájemného zohlednění, propojenosti a vyvážení všech třech pilířů a jejich cílů lze dospět k žádoucí trvalosti ekonomické prosperity, sociální spravedlnosti respektující a nedegradující životní prostředí.

Rovnováhu v daném systému je nutno chápat prostorově, tzn. i s uvážením vztahů mezi dvěma zvolenými pilíři a třetím. To by bylo možno vyjádřit trojúhelníkem s propojenými body nejen po obvodu trojúhelníka, ale i uvnitř tohoto trojúhelníka:

Závěrečná kvantifikace vztahů načítáním počtu hodnocených pilířů naprosto postrádá zvažování váhy toho kterého pilíře v tom kterém vztahu (str. 225). Tento pocit umocňuje i zhola mechanické sčítání vztahů environmentálního, ekonomického a sociálního pilíře v tomto vyhodnocení. Výsledné sčítání a následné „skórování“ (normalizované skóre, dosažené skóre, maximální dosažitelné skóre...) již umocňuje pocit předpojaté „alchymie“ k dosažení předurčeného výsledku SEA hodnocení (str. 220). V celkovém dojmu z hodnocení vlivů převládá dojem z akcentace dvou nezdůvodněně z kontextu SEA vytržených projektových záměrů (sjezdovky Pisárky a R 43 v Boskovické brázdě). Opakované „kouzlení“ v hodnocení se tímto jeví jako neumě skrytá, leč hrubá manipulace s fakty, jež předjímá závěr hodnocení jak u sjezdovky v Pisárkách, tak u variant vedení R 43 a tím v podstatě předurčuje výsledné „skórování“.

Pochopení SWOT analýzy v tom smyslu, že současné (existující) rovnovážné vztahy jsou považovány za „silné stránky“, současné nerovnovážné vztahy za „slabé stránky“, očekávané (budoucí) rovnovážné faktory za „příležitosti“ a budoucí nerovnovážné faktory za „hrozby“ je ve vztahu k metodickým postupům doporučeným MMR a běžně aplikovaným ve vyhodnocení vlivu územních plánů pomýlené. V souladu se stanoviskem ÚUR Brno ke SWOT analýze je za slabé, resp. silné stránky nutno považovat vnitřní faktory (v hranicích pojednávaného území), za příležitosti a hrozby pak faktory vnější (působící z okolí pojednávaného území).

Průkaznost tvrzení uvedených ve vyhodnocení oslabují i rozpory mezi bodovým a verbálním vyjádřením. Např. „varianta III vykazuje silně negativní vliv (-1)“ – str. 128, přičemž v metodice je uveden jako stupeň „silně negativní“ stupeň „-2“. Ve skutečnosti ale není zde nijak prokazatelně doloženo, že se vůbec jedná o negativní vliv. Varianta III totiž jako jediná je založena na koncepci odvedení části dopravy na alternativní komunikaci, tedy „obchvat“ Brna mimo intravilán města. Tím se kumulativní doprava přes Brno snižuje s pozitivním dopadem na město. Na druhé straně je nepochybně škodlivé, když ve variantách I a II je přes intravilán města a jeho zóny pro čisté bydlení vedena naprosto nevhodně celá tranzitní doprava. Negativní hodnocení tedy jednoznačně patří variantám I a II a ne variantě III. Z tohoto hlediska je naprosto nepřípustné hodnocení v tabulce A.11 v kapitole 11.5.15 „Souhrnné hodnocení kvantitativních kritérií“, kde je pro položku „Řešení dopravy obecně“ variantě III přiděleno extrémní negativní hodnocení „skóre -3“, to přes její výše uvedené klady. Přitom variantám I a II je absurdně dáno maximální kladné

hodnocení „skóre +6“, přestože obě tyto varianty chybně zavlékají do intravilánu města tranzitní dopravu s dopadem na zhoršení již dlouhodobě nadlimitně zatížené oblasti Brno-Bosonohy. Pokud je tato situace opravena na kladné hodnocení „skóre +3“, pro variantu III a na logicky záporné hodnocení „skóre -3“ pro varianty I a II, a to jen v této jedné položce hodnocení, pak se pořadí variant zcela převrací a místo pořadí dle normalizovaného skóre pro varianty I:II:III = 0.62:0.68:0.60 je výsledek naprosto opačný, kdy varianta III má nejlepší normalizované skóre a pořadí dle normalizovaného skóre pro varianty I:II:III = 0.50:0.56:0.68. Postup hodnocení aplikovaný ve Vyhodnocení SEA je tedy zásadně chybný a viditelně účelově aplikovaný.

Kladně je třeba hodnotit – odhlédneme-li od výše uvedené metodické kolize – komparaci uvedenou částí D vyhodnocení „Předpokládané vlivy na výsledky analýzy SWOT (str. 185 – 194).

Jednostranně a zcela mimo měřítko celého vyhodnocení je opakovaně zdůrazňován jeden, nesporně negativní, z širších souvislostí však vytržený rozvojový záměr (výstavba areálu pro sjezdové lyžování v lokalitě Pisárky), zatímco jiné záměry takto jednotlivě hodnoceny nejsou. Zásadním metodickým pochybením je však sama skutečnost, že hodnotitel jednu variantu Konceptu ÚPmB (II) dopracovává (vyloučit realizaci lyžařské sjezdové tratě na území EVL Pisárky v rámci soustavy Natura 2000) a posléze teprve hodnotí („pokud bude vyloučen záměr sjezdovky na území EVL Pisárky, je celkově nejvhodnější varianta II“ – str. 41, „doporučena je varianta II s vyšším bodovým hodnocením (bez sjezdovky v Pisárkách)“ – str. 129, obdobně str. 142 a mnohokrát dále).

Zatímco celé vyhodnocení se důsledně věnuje území vymezenému Konceptem ÚPmB, v případě varianty III je hodnocení podloženo argumentací „vedení R 43 s dopadem na ovzduší, půdu, přírodu a krajinu Boskovické brázdy“ – str. 41, „bohužel varianta III nezahrnuje zábor půdy v souvislosti se stavbou R 43 mimo území města“ – str. 45 (a mnohokrát dále), tzn. zcela mimo pojednávané území. To je rovněž zásadním metodickým pochybením. Ilustrací k tomu je i souhrnné hodnocení kvantitativních hodnocení (str. 51), v němž hodnotitel programově směřuje k dosažení skóre příznivého pro variantu II, přičemž přiznává, že „hodnocení varianty III bylo korigováno z důvodu nezahrnutí R 43 do ploch ÚPmB a jejich negativních vlivů“. Ve variantě III totiž hodnotitel předjímá bez bližší podpůrné argumentace „až silně negativní vliv na obyvatelstvo a ovzduší, který vyplývá z celkové koncepce varianty III“ – str. 57.

Ukázkou nesprávného postupu hodnocení je například i vztah varianty I a II z hlediska vedení R43 přes městskou část Kníničky. Ve variantě I je zde navržen tunel, což je nepochybně z hlediska dopadů na veřejné zdraví vhodnější než vedení rychlostní komunikace bez tunelu. Toto však je ve Vyhodnocení zcela pominuto a naopak řešení s tunelem (varianta I) je označena jako horší a je doporučována varianta II. Toto je ukázkový příklad manipulace, kdy do varianty nepreferované zpracovatel zahrnul prvky, které se snažil potlačit. Toto ale měl okamžitě postřehnout zpracovatel Vyhodnocení a měl upozornit na to, že tunelová varianta musí být preferována a ne „utopena“ v hůře hodnocené a nedoporučené variantě I.

Metodickým nonsensem je souhrnné kvalitativní posouzení vlivů variant rozvojových lokalit v konceptu ÚPmB, v němž 15 lokalit se silně negativním i vlivy získává hodnocení 1, a 12, resp. 11 rozvojových lokalit s 12 silně negativními vlivy je hodnoceno stupněm 2.

Metodickým pochybením je dále požadavek (str. 56) „nutno respektovat dosavadní ÚPD a studie ...EIA... - zatímco vlivy záměru vedení R 43 v Bystrcké stopě byly posouzeny v procesu EIA a SEA hodnocení Konceptu ÚPmB těmito závěrům odpovídá, vlivy záměru vedení R 43 v Boskovické brázdě nebyly dosud posouzeny v procesu EIA, z čehož je dále

odvozováno i negativní hodnocení této varianty v procesu SEA. Skutečností je, že ÚP rozvoje města nemůže být podřízen dosavadním dílčím ÚPD (pak by nemohl zahrnovat jakoukoliv vizi rozvoje tam, kde již jakýkoliv stupeň ÚPD byl propracován), stejně jako SEA rozvojové koncepce nemůže být podřízena EIA dřívějších jednotlivých záměrů (pak by v tomto směru ztrácela smysl rozvojové vize pojednávaného území). V tomto smyslu postrádá smysl i tvrzení „nutno respektovat dosavadní ÚPD a studie a upřesnit vlivy záměru na základě jeho posouzení v procesu EIA“ - str. 61. Formulace „koncept ÚPmB je významným nástrojem pro ovlivňování tvorby ÚPD, k čemuž slouží úkoly pro územní plánování stanovené v jednotlivých částech konceptu a též požadavky na koordinaci územních plánů okolních obcí“ na str. 134 je tak opakovaně zdůrazňovanou prioritou dřívějších územních plánů zpochybněna. (Navíc tvrzení o provedeném hodnocení EIA pro úsek R43 od D1 po Kuřim je nepravdivé, neboť toto posuzování se nedostalo ani do fáze posudku a bylo pro vážné vady dvakrát vráceno k přepracování a nakonec bylo posuzování podle zákona 244/1992 Sb., přerušeno na úrovni vrácené dokumentace. (Viz http://tomcat.cenia.cz/eia/view.jsp?view=eia_244).

Vyhodnocení vlivů na lokality Natura 2000 je poměrně stručné a postrádající propracovanější hodnocení rizik, které mohou pro některé EVL nastat při zahuštění zástavby v blízkosti těchto lokalit. I když k přímému střetu dochází jen u EVL Pisárky, lze předpokládat ovlivnění i u dalších (např. Bílá hora, Stránská skála). Doporučujeme dopracovat v souladu s principem předběžné opatrnosti..

Podobně postrádá smysl tvrzení „na základě údajů z platného územního plánu lze hodnotit pouze orientačně míru zdravotního rizika dopravních staveb“ - str. 131 - toto údaje z územního plánu nemohou nijak poskytnout. Nelze souhlasit ani s hodnocením (str. 43) podle něhož „nárůst parkovacích míst ... může vést k omezení dopravní zátěže... a proto je hodnocen pozitivně z hlediska environmentálního pilíře“ – environmentálním požadavkem je racionální vymístění aut z města, nikoliv jen „omezení jejich popojíždění s cílem nalézt vhodné místo“.

Problematika dopravní infrastruktury je správně jedním z vůdčích motivů celého Vyhodnocení. Klíčové problémy rozvoje dopravní infrastruktury Brna ve vztahu k prohloubení existující zátěže ovzduší však Vyhodnocení objektivně neřeší. V oblasti jihu Brna, například Brno-Bosonohy a Brno-Tuřany, jsou podle referenčních měření Českého hydrometeorologického úřadu dlouhodobě překračovány zákonné limity prašnosti. V dalších oblastech v tomto prostoru jsou hygienické zákonné limity naplněny. Je tedy nutné nejen aplikovat všechna dostupná územně plánovací opatření ke snížení existující nadlimitní zátěže ovzduší v řešeném území, ale v souladu s ustanovením § 13 zákona č. 17/1992 Sb. by se předpokládalo, že Vyhodnocení bude podporovat všechna dostupná územně plánovací opatření ke snížení existující zátěže ovzduší v řešeném území a tyto aplikovat i tam, kde překročení limitů jen hrozí. Do oblasti Brno-Bosonohy tedy nelze umisťovat komunikaci R43, mimoúrovňovou křižovatku D1 s R43 a s Jihozápadní tangentou a nelze zde umisťovat ani Jihozápadní tangentu. Analogicky na jihovýchodně města Brna nelze umisťovat jihovýchodní tangentu a další velké zdroje znečištění jako průmyslové zóny, které generují další zatížení dopravou.

Z této povinnosti přijímat aktivní územně plánovací opatření k nápravě zátěže ovzduší také jednoznačně plyne, že není přípustné postupovat opačně, tj. do území s překročenými limity znečištění ovzduší nebo území, kde překročení limitů znečištění ovzduší jen hrozí, nelze za této situace umisťovat v územně plánovací dokumentaci žádné další zdroje znečištění. Tedy v těchto územích, pokud je zde znečištění způsobeno mobilními zdroji (dopravou) není možné umisťovat další komunikace, které by území ještě více zatížily, ale

je v rámci územně plánovacích opatření nutné navrhovat snížení znečištění způsobeno mobilními zdroji (dopravou), a to zejména s použitím standardních známých územně plánovacích postupů jako je odvedení dopravy na komunikace mimo postižené území na obchvaty sídel nebo např. pro dálkovou tranzitní dopravu na nové komunikace vedené v dostatečné vzdálenosti od osídlených oblastí. Toto Vyhodnocení nebere vůbec v úvahu.

Zda jsou navržená územně plánovací opatření účinná ke snížení postižených oblastí a zda jakékoliv nové nadmístní záměry (schvalované výlučně v ZÚR krajů jako např. nadmístní komunikace) nepovedou k překročení nebo ohrožení limitů znečištění ovzduší musí být seznatelně doloženo ve vlastním návrhu územně plánovací dokumentace a seznatelně ověřeno v posouzení vlivů na veřejné zdraví (posouzení HIA v rámci SEA). I zde se uplatní ustanovením § 13 zákona č. 17/1992 Sb., z kterého vyplývá, že je posuzování nutné provádět na nejhorší možný dopad.

Je podstatné také zdůraznit, že zda dochází ke stavu překročení limitů znečištění ovzduší (nebo k pravděpodobnosti jejich překročení) je nutné posuzovat souladně s principem opatrnosti dle ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. Stav znečištění ovzduší není tedy vázán např. na nějaký relativně krátký časový úsek, ale stav je nutno posuzovat z pohledu dlouhodobého, resp. trvale udržitelného. Nelze tedy např. odkázat na údaje jednoho kalendářního roku, ve kterém k překročení limitů nedošlo (např. pro mimořádně dobré rozptylové podmínky), když z pohledu několika let je doloženo buď opakované překročení limitů nebo stav blízký jejich překročení. Stav znečištění ovzduší je proto nutné posuzovat i z hlediska dlouhodobého trendu nárůstu intenzit osobní i nákladní silniční dopravy a z toho pohledu, zda v daném území byla či nebyla přijata nějaká konkrétní a účinná opatření k snížení znečištění ovzduší.

Vyhodnocení rovněž nebere v potaz, že Koncept územního plánu města Brna prakticky úplně ignoruje problémy s překročenými limity hlučnosti na jihu Brna. Pokud již dnes je například ulice Pražská v Bosonohách provozována na základě časově omezené výjimky a situace se zde nedostala pod hlukové limity ani po umístění protihlukových stěn okolo D1 je nutné důsledně vybudovat obchvat Bosonoh, a to tak, aby jejich trasa v blízkosti urbanizovaného území Bosonoh byla vedena maximálně těsně k D1 a aby maximální nápravy bylo docíleno i územně plánovacími opatřeními, např. paralelním pásem pro ochranný val, tj. plochou vymezenou v ÚP Města Brna.

Závěr

Expertní posudek konstatuje, že Vyhodnocení vlivu Konceptu ÚPmB je v rozporu s platnou legislativou ve sféře stavebního práva i se standardizovanými metodickými postupy, zejména:

- výrazný nepoměr mezi hodnocením environmentálního pilíře (5/6 celkového rozsahu) a sociální a ekonomického pilíře (1/6 celkového rozsahu)
- závažné nedostatky v hodnocení environmentálního pilíře zjištěné při kontrole naplnění Přílohy č. 1 stavebního zákona
- vyhodnocení vlivu Konceptu ÚPmB ve vztahu k soustavě NATURA 2000 posoudit i z hlediska případných rizik vzhledem k potenciální výstavbě
- metodicky pochybené plošné a statické binární srovnání jednotlivých aspektů rozvoje proti nezbytnému prostorovému a dynamickému srovnání tří pilířů udržitelného rozvoje

- chybná aplikace SWOT analýzy
- smysl postrádající nadřazení dřívějších EIA záměrů a existujících územně plánovacích dokumentů nad SEA Konceptu ÚPmB
- podjaté a předpojaté hodnocení varianty II (zejména silnice R 43), navíc založené na vědomě nepravdivé informaci o závěru EIA procedury k vedení R 43 přes Bosonohy

Z výše uvedených důvodů a v návaznosti na další argumenty, obsažené v předloženém expertním posudku, doporučuji vrátit Vyhodnocení vlivu Konceptu ÚPmB na udržitelný rozvoj k přepracování.

Datum zpracování expertního posudku: 13.12.2010

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele expertního posudku a osob, které se na jeho zpracování podílely:

doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.
Mánesova 1087/7
251 01 Říčany
323602450
martis@marabou.cz

Ing. Eliška Zimová
Vranovská 767/102
61 400 Brno
603 818 275
zimova@lowaspol.cz

Ing. Zdeněk Keken
Vimperská 200
341 92 Kašperské Hory
732123950
keken@knc.czu.cz

Podpis zpracovatele expertního posudku:

doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.

Autorizace:

oprávněná osoba (držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících předpisů), č.j. oprávnění: 5914/948/OPV/93, datum vydání: 1.6.1993