

KUCHAŘKA – část 2:

Které části vyhodnocení SEA pro Aktualizaci ZUR připomínkovat z hlediska 43 a jižního obchvatu Kuřimi

1. Stáhnout „verzi PŘEHLEDNOU“ z <https://www.uschovna.cz/zasilka/YAWXP3X4TANYDWUY-597>

Důležité:

Stanovisko SEA by mělo být jednou z těchto příloh vyhodnocení ve zveřejnění od Jihomoravského kraje je bohužel chybný dokument. V příloze 6 SEA kraj nezveřejnil konečné stanovisko SEA, ale pouze jeho **návrh** zpracovaný v rámci pořizování AZÚR. Toto proto **IGNORUJTE**.

V dokumentaci na úschovně „verzi PŘEHLEDNOU“ z

<https://www.uschovna.cz/zasilka/YAWXP3X4TANYDWUY-597>

je doplněno správné stanovisko SEA tak jak bylo vydáno Ministerstvem životního prostředí.

Je to v souboru nazvaném „PLATNE STANOVISKO SEA - VYDANE Ministerstvem pro životní prostředí .pdf„.

Je jej možné také si stáhnout z https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP037G kde jsou i další dokumenty k posuzování SEA.

Posouzení vlivů

Obsahuje dvě základní části – část A (vyhodnocení SEA) a část B (vyhodnocení NATURA 2000) a pak stručné části C – F k posouzení na udržitelný rozvoj

K Hodnocení SEA:

Neobsahuje hodnocení Optimalizované varianty, pouze 3 variant v trase „Hitlerovy dálnice“.
Protože hodnocení je významně konfuzní, je níže o něco více informací, je to však bez garance úplnosti.

Jen pro úplnost:

Současný stav životního prostředí je popsán od str. 41

Str. 41 – 61 – kap. **A.3.1 Ovzduší** – pouze však stávající

Str. 61 – „Předpoklady dalšího vývoje bez provedení koncepce ZÚR JMK“

Str. 62 – 72 – kap. **A.3.2 Obyvatelstvo**

Str. 72 – 98 – kap. **A.3.3 Lidské zdraví**

přítom až po str. 93 „Hluková zátěž obyvatelstva“ – pouze však stávající

str. 93 – 97 „Dopravní nehodovost“

str. 97 – 98 „Předpoklady dalšího vývoje pokud by nebyly uplatněny A1 ZÚR JMK“

Od str. 135 kapitola **A.4 Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny**

Str. 135 – 136 - Ovzduší a klima

Str. 136 – 137 – Obyvatelstvo – lidské zdraví

Str. 137 – CITACE:

„V rámci hodnocení jednotlivých záměrů jsou pak příslušné determinanty zařazeny takto:

- Vliv na znečištění ovzduší je primárně hodnocen přímo v kategorii vlivů Ovzduší, neboť tyto vlivy jsou v souladu s legislativou hodnoceny samostatně. Sekundárně se pak promítají do kategorie Obyvatelstvo, a to s ohledem na obtěžování obyvatel prašností (viz níže). V kapitole Lidské zdraví však již opětovně uváděny nejsou – jednalo by se o pouze o zopakování totožného popisu a opatření jako v kategorii Ovzduší.*
- Vlivy hluku a dopravní bezpečnosti jsou hodnoceny v kategorii vlivů Lidské zdraví, kdy je posuzováno přímé, prokazatelné a v případě potřeby i kvantifikovatelné působení hluku na zdravotní stav jedince. Kvantifikace vlivů ovšem není na úrovni SEA prováděna, nicméně při podrobnějším hodnocení jednotlivých záměrů se k ní standardně přistupuje a předpokládané možné vlivy hodnoceny jsou. Sekundárně se pak promítají do kategorie Obyvatelstvo, a to s ohledem na obtěžování obyvatel hlukem a celkové vnímání pohody bydlení (viz níže).“*

Str. 138 – CITACE:

„Naplňováním koncepce A1 ZÚR JMK bude kvalita ovzduší a hluková zátěž obyvatelstva ovlivněna především v důsledku využití vymezených ploch a koridorů pro silniční dopravu. Obecně je možné konstatovat, že v naprosté většině se jedná koridory vymezené pro záměry, jejichž cílem je odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a které tedy přispějí ke snížení zátěže v jednotlivých sídlech. Současně však u silničních staveb existuje i riziko nárůstu imisní a hlukové zátěže obyvatelstva v důsledku umístění nového zdroje v dosud nezatížených lokalitách, snížení pohody bydlení vlivem přítomnosti nové stavby, zhoršení bezpečnosti vlivem nárůstu objemu dopravy na navazujících komunikacích apod. Pro každý záměr jsou proto důsledně definovány podmínky, za nichž může být realizován – protihluková opatření (vč. nadstandardních technických řešení typu podpovrchového vedení), opatření ke snížení imisní zátěže a vizuálního odstínění staveb (zejm. vegetační bariéry), případně kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže v okolní zástavbě, dopravně-bezpečnostní opatření, požadavky na zajištění průchodnosti území atd.“

Od str. 141 kapitola A.5 *Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptáčí oblasti*

Str. 141 – 142 - Ovzduší a klima

Str. 142 – 145 – Obyvatelstvo – lidské zdraví

Od str. 150 bez nadpisu odkaz na 4. aktualizaci rozboru udržitelného rozvoje území (RURÚ) Jihomoravského kraje.

Od str. 155 kapitola A.6 *Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných ... a specificky kap. 6.2*

Str. 159 – 131 - Ovzduší a klima, na str. 159 – 160 blok textu „Dopravní infrastruktura“

Str. 162 – 172 – Obyvatelstvo – lidské zdraví, na str. 163 – 168, 169- 170, 172 -174, 176, 177, 179, 180, 183, 184 jsou bloky textu „Dopravní infrastruktura – silniční“

Str. 171- 172 – CITACE:

„Souhrnně pak lze posoudit vlivy A1 ZÚR JMK na obyvatelstvo a lidské zdraví na základě naplnění podmínek uvedených v úvodu této kapitoly:

- *A1 ZÚR JMK vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel – platí. A1 ZÚR JMK zde přímo navazuje na závěry vyhodnocení vlivů na lidské zdraví pro ZÚR JMK, kde bylo k této podmínce uvedeno: „Pro zajištění ochrany zdraví obyvatel kraje je nutná dostavba celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb v ZÚR JMK vymezených jako územní rezerva.*
- *Realizace některých záměrů obsažených v ZÚR JMK, zejména úseku dálnice D43 bez odpovídající návaznosti jižním směrem k dálnici D1 (Lysice – D1), vytváří riziko zhoršení imisní situace na území krajského města. Zásadním požadavkem v rámci navržených opatření je proto urychlené prověření a komplexní dořešení této problematiky v územní studii, kterou ukládají ZÚR JMK („Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“) a následně zapracování výsledků této studie do návrhu aktualizace ZÚR JMK.“ A1 ZÚR JMK směřuje k naplnění této podmínky, odstranění nedostatků platných ZÚR JMK a k vytvoření podmínek pro ochranu zdraví obyvatel. Realizace záměrů A1 ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem pouze za předpokladu realizace opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší, lidské zdraví (resp. hlukovou zátěž a dopravní bezpečnost) a obyvatele. V některých případech bude nutno přistoupit ke značně nadstandardním technickým řešením (vč. podpovrchových vedení silničních komunikací), nicméně u všech záměrů platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly poškozující vliv na zdraví obyvatel. Tento závěr platí i při zohlednění kumulativních a synergických účinků s dalšími záměry v území. Výraznější výhrada se váže pouze k záměru DS10, který je sice rovněž realizovatelný (za podmínky zásadních opatření). Nicméně není pro danou lokalitu nezbytnou stavbou.*
- *A1 ZÚR JMK ve svém důsledku přispějí ke zlepšení veřejného zdraví – platí, a to opět pro 1AZÚR jako celek a převážně i pro jednotlivé záměry. Naprostá většina záměrů přispívá ke zlepšení stavu výše uvedených determinantů zdraví, a to často velmi výrazně. Za předpokladu realizace navržených opatření u nich tyto přínosy zřetelně převládají nad negativními dopady v místě realizace. Některé záměry (technická infrastruktura, 3 odpočívky) nemají dlouhodobý vliv na veřejné zdraví, u jednoho záměru (DS10 - viz výše) byl identifikován pouze negativní vliv bez souběžného vlivu pozitivního.“*

Str. 187 – 198 - kap. A.6.3 **Hodnocení synergických a kumulativních vlivů**

Z toho na:

str. 189 – 190 Blok textu s nadpisem „Dopravní infrastruktura“

str. 191 – 192 „Celkové vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území Jihomoravského kraje“

str. 193 –196 vymezení opatření k D43 a jižnímu obchvatu Kuřimi

str. 196 – 197 – „Shrnutí hodnocení kumulativních a synergických vlivů“

str. 197- 198 – „Komentář k výsledkům hodnocení kumulativních a synergických vlivů dle platných ZÚR JMK“

Str. 199 – 200 Shrnutí (ke kap. 6)

Str. 200 – 215 Kap. A.7 „Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení“

Z toho na:

Od Str. 200 – Metodický postup

Od str. 204 – vyhodnocení variant řešení

Od str. 204 – 210 - **D43 nebo I/43**

Str. 209 - 201 – CITACE:

„Závěr

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.“

Str. 218 – 218 Kap. A.8 „Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí“

Str. 216 – CITACE:

„Koncepční opatření

Dálnice D43/Silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice je navržena ve 3 variantách.

- *Z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví jsou varianty rovnocenné. Všechny varianty lze z hlediska vlivů na životní prostředí doporučit k převzetí do A1 ZÚR JMK.“*

Str. 217 – CITACE:

„Specifická

- *Projektová opatření k předcházení, snížení a kompenzaci negativních vlivů specifická pro každou hodnocenou plochu a koridor jsou uvedena v přílohové části dokumentace SEA (příloha č. 2).“*

○

Str. 221 – 231 Kap. A.11 „Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Str. 223 – 224 - Specificky pro 43

Str. 225 - specificky pro jižní obchvat Kuřimi a Kuřim - Česká

Str. 231 – 237 Kap. A.12 „Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

K vyhodnocení SEA patří celkem 10 příloh, a to včetně metodického vysvětlení, porovnání variant a hodnotících tabulek (avšak jen pro varianty v trase „Hitlerovy dálnice“)

Pozor na neplatný NÁVRH stanoviska SEA.