

AKTUALIZACE Č. 1 ZÚR JMK

6. 2. 2020

Zastupitelé a Komise pro dopravu a územní plánování JMK

OPONENTNÍ MATERIÁLY

- **Oponentní materiál Ing. K.:**

Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim / Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN (08/2019)

- **Oponentní materiál RNDr. D.:**

Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti (09/2019)

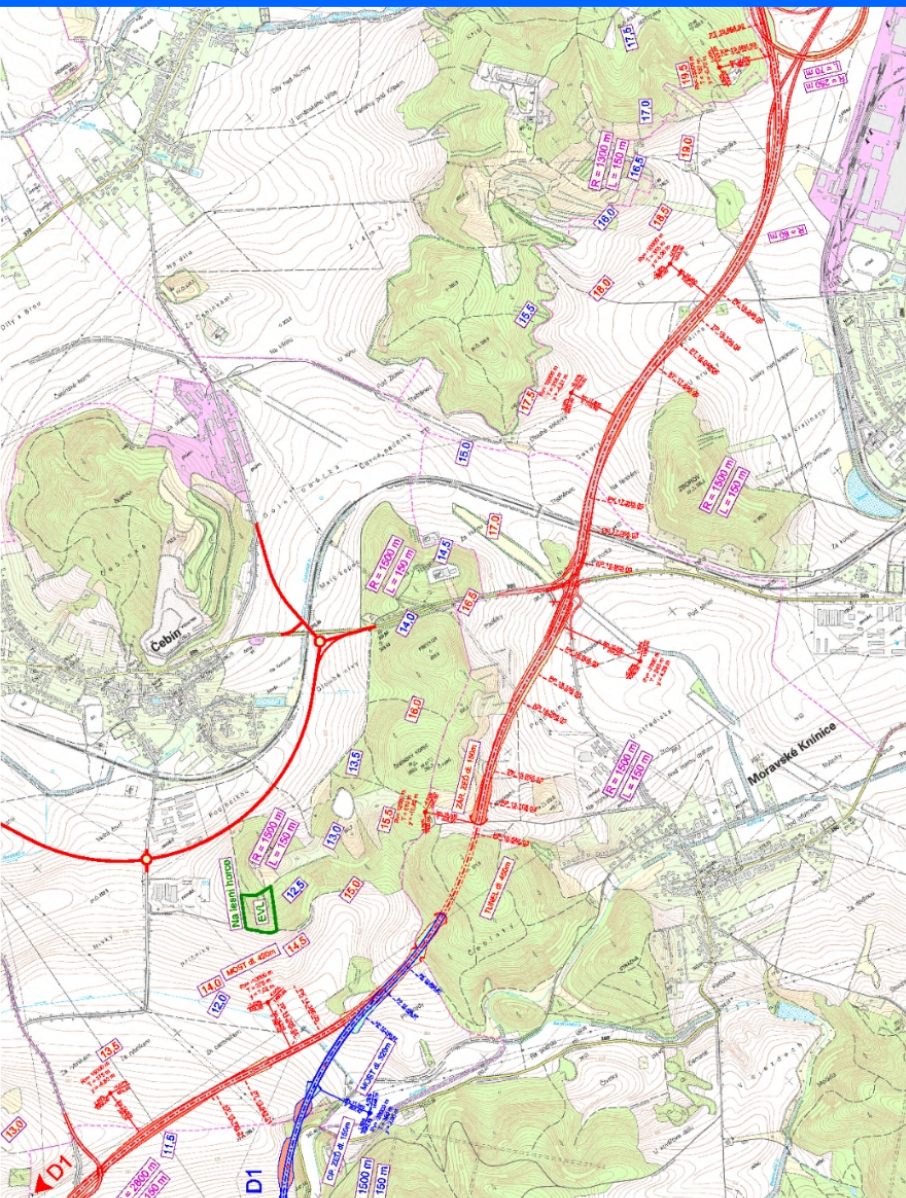
- **Oponentní materiál Ing. Š.K.:**

Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (10/2019)

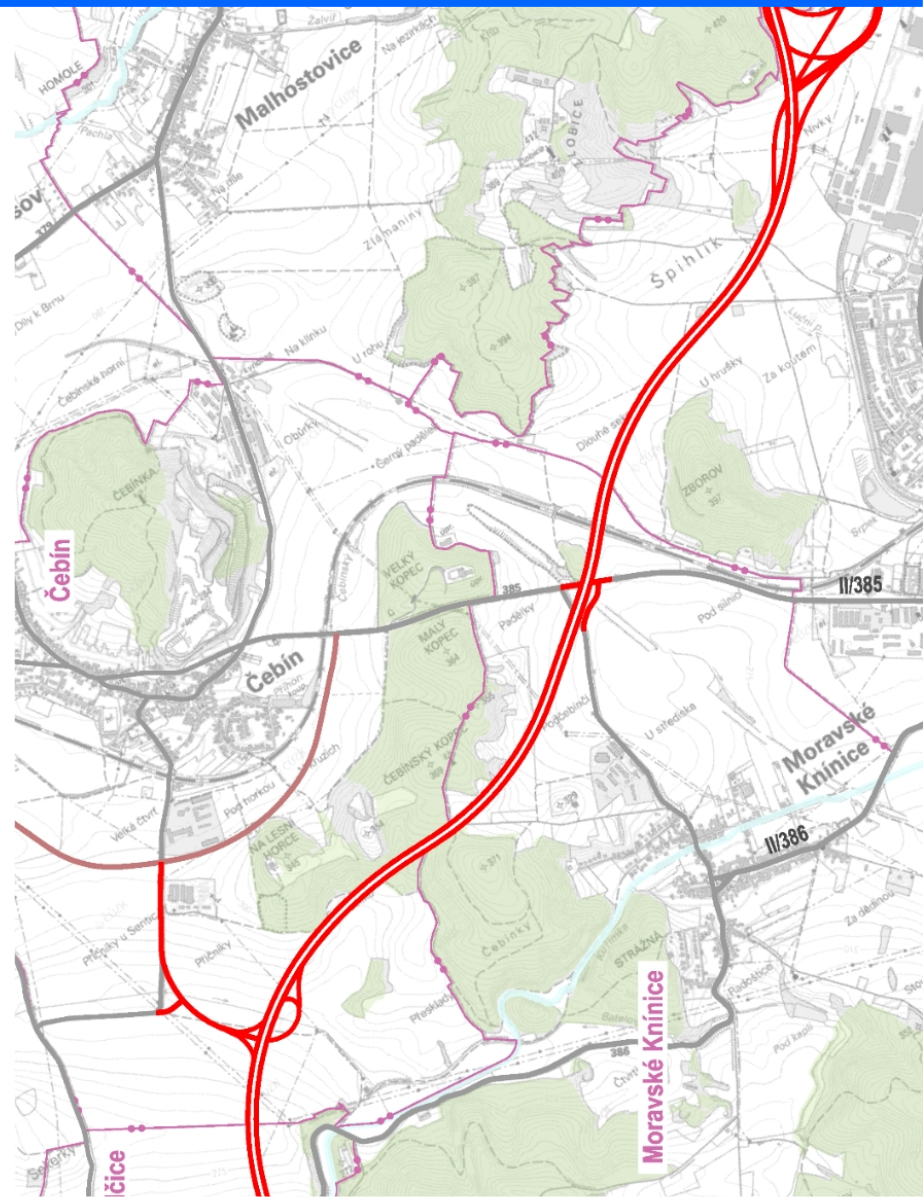
- **Oponentní materiál Ing. Š.P.:**

Prezentace – Problematická místa Územní studie, nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (09/2019)

OPTIMALIZACE R43 × VARIANTA D.6 (DETAIL)



Optimalizace trasy R43, aktualizace
(Ing. K., 2016)



Územní studie JMK, varianta D.6
(kka & PKO, 2019)

Citace z vyjádření MV ČR, odboru bezpečnostní politiky, č.j. MV-8691-2/OBP-2020, 13. ledna 2020

„ (...) se **lze ztotožnit jen se závěry sdělenými v dopise pana náměstka**. Naopak nelze přijmout závěry prezentované v přiložené optimalizaci.

(...)

Kapacitní **komunikaci 43** v rozvojové ose Brno – Svitavy / Moravská Třebová **lze realizovat jako dálnici** se splněním podmínek daných platnými právními předpisy a technickými normami **nebo jako silnici I. třídy**, a to buď v uspořádání obvyklém pro silnici I. třídy nebo jako silnici pro motorová vozidla s parametry podle § 5 odst. 3 zákona č. 13/1997 sb., ve znění pozdějších předpisů a příslušných technických norem.“

ÚVOD

- **ZÚR JMK** byly vydány v roce 2016 (úkol zpracovat ÚS)
- Následně byla zpracována **ÚS JMK**, která komplexně prověřila řešení dálniční a silniční sítě v OB3
- Řešení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK vychází ze **Zprávy o uplatňování ZÚR JMK** v období 10/2016–12/2018 (ZOU), která byla schválena v 03/2019
- Součástí **A1 ZÚR JMK** je především řešení silniční dopravy (na základě ÚS JMK, prověření územních rezerv, atd.) a řešení dalších požadavků ze zprávy o uplatňování
- Pro A1 ZÚR JMK bylo zpracováno **vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** (vč. SEA a Natura)

ŘEŠENÍ AKTUALIZACE

- **V rámci aktualizace byly řešeny:**

- Silniční doprava
- Železniční doprava a další doprava
- Podpora centrálních ČOV
- Energetika (VVN a VTL)
- Vodní hospodářství (POP Brno)
- ÚSES a cílové kvality krajiny
- Změny ve VPS, ÚS a další drobné textové úpravy

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY

OBLAST I:

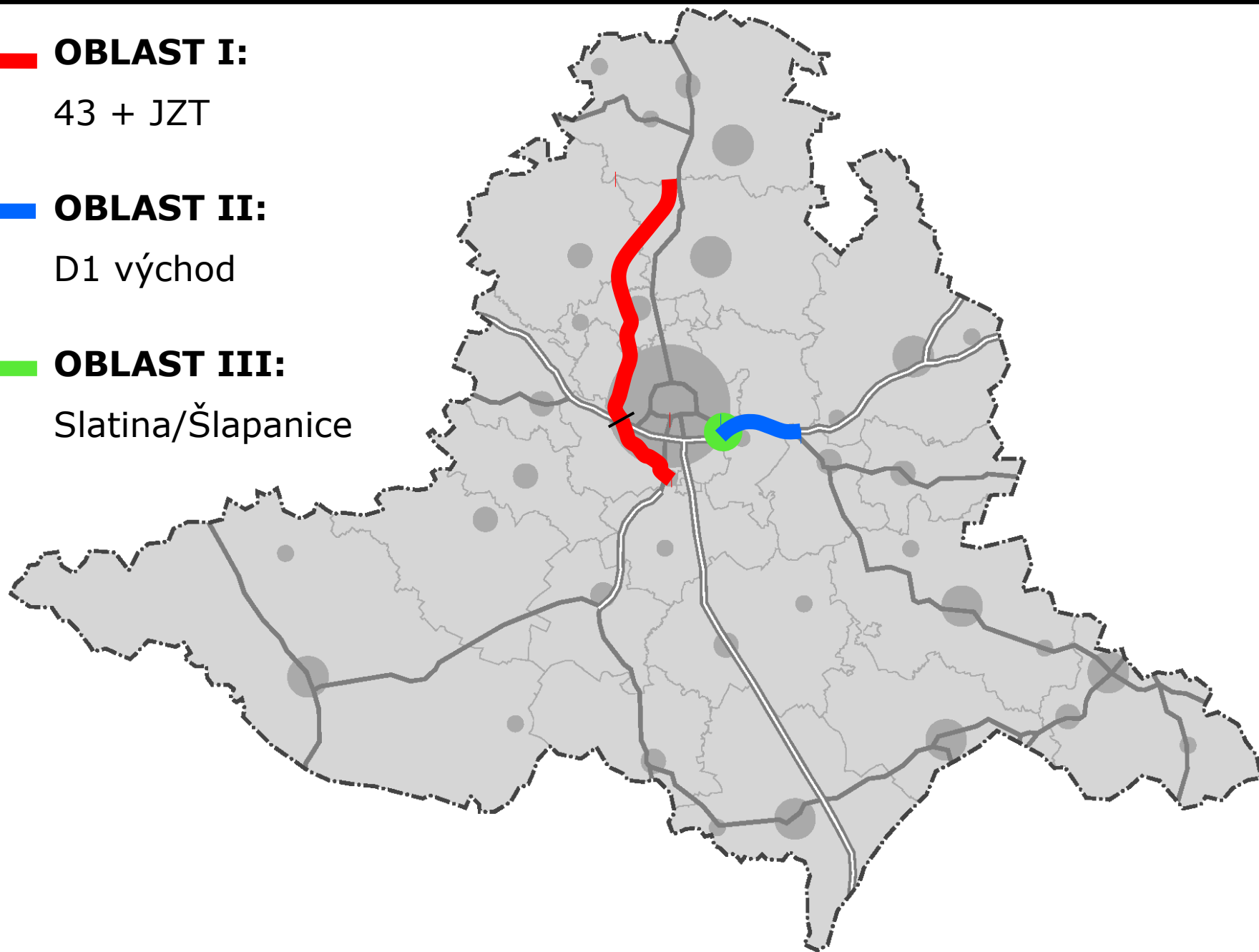
43 + JZT

OBLAST II:

D1 východ

OBLAST III:

Slatina/Šlapanice



SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY

■ **OBLAST I (43 + JZT) – 3 varianty:**

- Dálniční D43
- Silniční I/43
- Silniční I/43 + silniční JZT

■ **OBLAST II (D1 východ) – 2 varianty:**

- Zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka
- Zkapacitnění D1 s MÚK Tvarožná

■ **OBLAST III (Slatina/Šlapanice) – 4 varianty:**

- Obchvat Slatiny, JV s novou MÚK Podolí na I/50
- Obchvat Slatiny, SV s novou MÚK Podolí na I/50
- Obchvat Slatiny, JZ se stávající MÚK Slatina na I/50
- Obchvat Slatiny, SZ se stávající MÚK Slatina na I/50

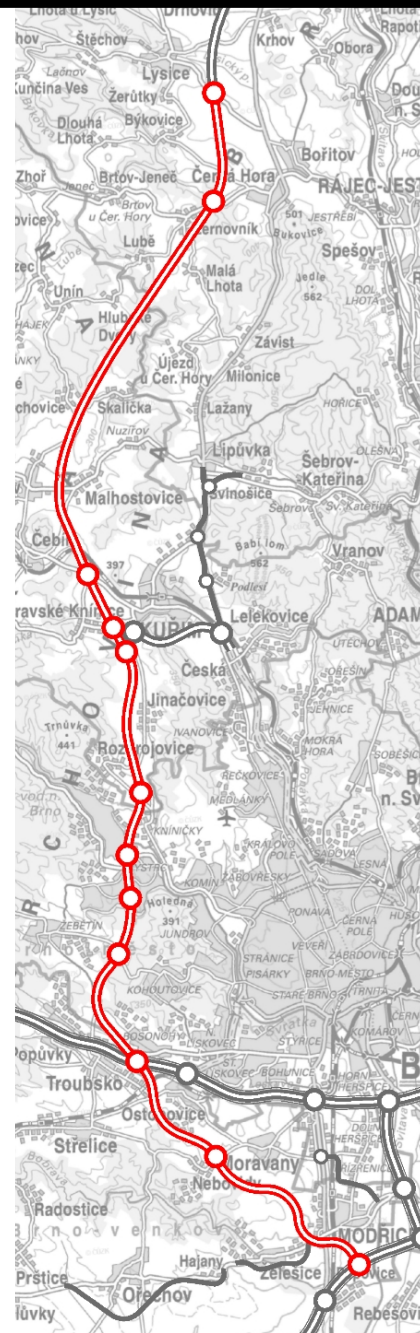
SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBLAST I



Var. I/1: Dálniční D43



Var. I/2: Silniční I/43



Var. I/3: Silniční I/43 + JZT

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBLAST I, SROVNÁNÍ

Environmentální pilíř:

- varianty vykazují zanedbatelné rozdíly (rozptyl jen 2,6 %)
- varianty jsou podle vlivů na ŽP vyhodnoceny v pořadí od nejlepší I/1 – I/3 – I/2.

Sociální pilíř:

- nejlépe je hodnocena varianta I/2 silniční, která oproti dálniční I/1 navrhuje více křižovatek, má pozitivní vliv na obsluhu území, plynulost dopravy a pohodu obyvatel a která nepočítá s JZT
- silniční varianta I/3 s JZT představuje mírně negativní vliv na obyvatelstvo v území JZ od Brna

Hospodářský pilíř:

- varianty vykazují minimální rozdíly
- lépe jsou hodnoceny silniční varianty I/2 a I/3 (lepší podmínky napojení na dopravní systém než u dálniční I/1)
- varianta I/3 má pozitivní vliv snížení intenzit dopravy zejména na D1, funkci JZT lze ale nahradit zkapacitněním D1, D2 a D52

Souhrn a doporučení zpracovatele A1 ZÚR JMK:

- **celkově je nejlépe hodnocena var. I/2 (silniční)**

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. I, VYHODNOCENÍ

Stanoviska dotčených orgánů

MŽP ČR	Všechny varianty akceptuje .
MD ČR	Upřednostňuje var. I/2 koridor silnice DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim a DS41-B I/43 Kuřim – Lysice. <u>Varianta I/1</u> – nedostatečná míra a komfort průchodu územím, nedostatečný počet MÚK pro připojení území, tuto variantu nepreferuje, <u>Varianta I/2</u> – lepší zabezpečení obsluhy území, lepší napojení území povede ke zvýšení atraktivity silnice a ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Tuto variantu považuje za nejvýhodnější včetně ekonomických přínosů a odlehčení dopravy z centra města Brna, <u>Varianta I/3</u> – z dlouhodobě sledovaných dopravních modelů vyplývá, že řešení převedení dopravního výkonu z I/43 na I/52 nemá očekávaný potenciál, uvedenou variantu nepreferuje.

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. I, VYHODNOCENÍ

Stanoviska dotčených orgánů

KHS JMK	Nemá připomínky. Koridory vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné , potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními, které jsou promítnuty do výrokové části A1 ZÚR JMK.
KrÚ JMK, odbor ŽP	Za předpokladu, že navržená prostorová a projektová opatření budou důsledně uplatňována jsou všechny navržené plochy a koridory navržené v A1 ZÚR JMK ze strany orgánu ochrany přírody akceptovatelné .
KrÚ JMK, odbor dopravy	Neshledává žádnou z předložených variant řešení jako významně vhodnější či naopak nepřijatelnou .
MPO ČR	Koridor jihozápadní tangenty Troubsko – Modřice (DS43) prochází výhradním ložiskem cihlářské suroviny, doporučujeme variantu I/3 dále nesledovat , popř. v případě vybrání této varianty realizovat záměr až po odepsání zásob na ložisku.
MŽP ČR (SEA)	Z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví jsou všechny varianty rovnocenné a lze je doporučit k výběru pro následné převzetí do A1ZÚR JMK.

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. I, VYHODNOCENÍ

Připomínky obcí

VARIANTY	VARIANTA I/1 „DÁLNIČNÍ D43“	VARIANTA I/2 „SILNIČNÍ I/43“	VARIANTA I/3 „SILNIČNÍ I/43 + JZT“
Brno	-	město doporučuje variantu + JZT jako územní rezervu	-
Lubě	-	obec považuje variantu za vhodnější, ale upřednostňuje variantu Optimalizovanou nesledovanou v A1 ZÚR JMK	-
Modřice	-	-	město nesouhlasí s JZT
Malhostovice	upřednostňují variantu Optimalizovanou nesledovanou v A1 ZÚR JMK, nesouhlasí s JZT		
Moravany			
Ostopovice			
Skalička			
Troubsko			
Všechovice			
souhlas	-	1	-
nesouhlas	6	7	7

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. I, VYHODNOCENÍ

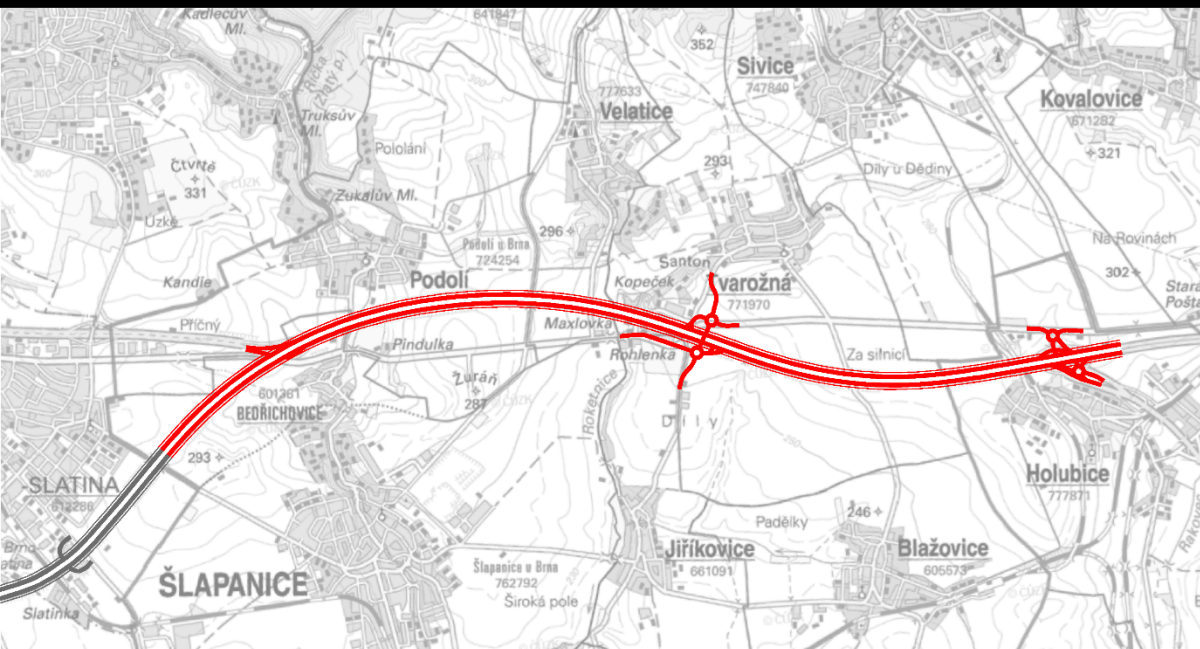
Připomínky oprávněných investorů

ŘSD ČR	Preferuje variantu I/2. Varianta umožňuje mimo převedení tranzitní dopravy lepší zabezpečení obsluhy území, lepší napojení území se odrazí na zvýšení atraktivity silnice a povede ke snížení zátěží v jiných exponovaných městských částech. Realizaci jihozápadní tangenty nesleduje.
--------	--

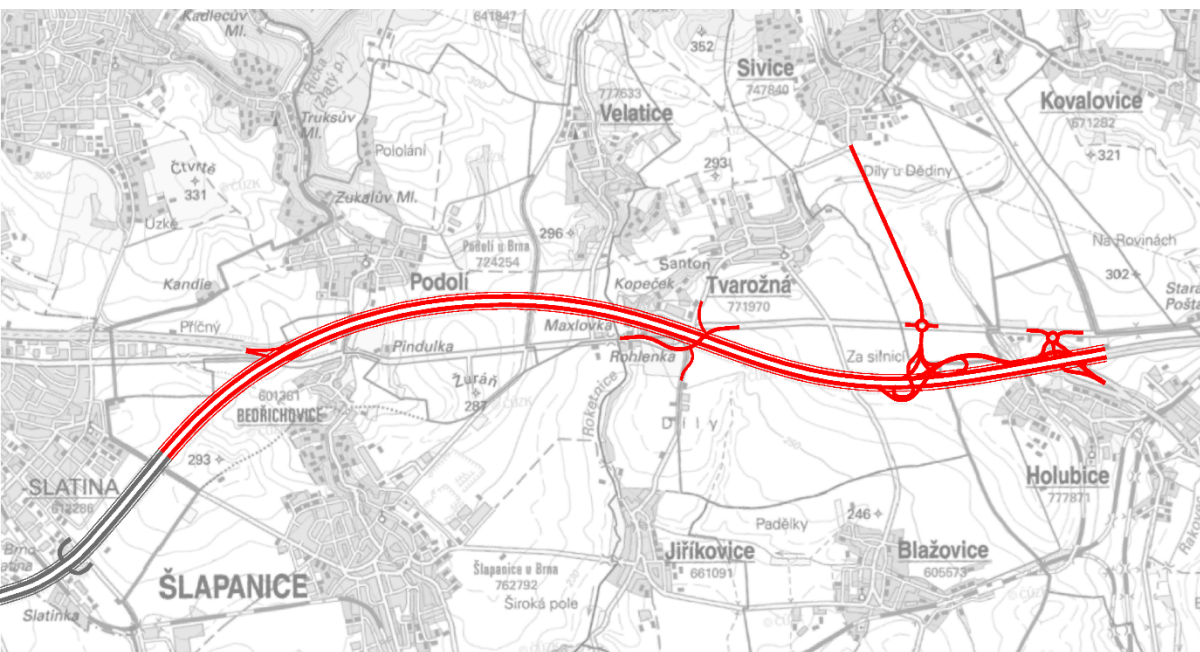
Připomínky veřejnosti

VARIANTY	VARIANTA I/1 „DÁLNIČNÍ D43“	VARIANTA I/2 „SILNIČNÍ I/43“	VARIANTA I/3 „SILNIČNÍ I/43 + JZT“
718 podání veřejnosti (z toho 9 spolků)	upřednostňují variantu Optimalizovanou nesledovanou v A1 ZÚR JMK		
14 podání veřejnosti (z toho 4 spolky)	-	-	nesouhlasí s JZT

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBLAST II



Var. II/1:
Zkapacitnění D1
Slatina–Holubice
s MÚK Rohlenka



Var. II/2:
Zkapacitnění D1
Slatina–Holubice
s MÚK Tvarožná

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBLAST II, SROVNÁNÍ

Environmentální pilíř:

- varianty vykazují minimální rozdíly (rozptyl jen 6 %)
- menší negativní vlivy na ŽP má varianta II/1

Sociální pilíř:

- varianty vykazují minimální rozdíly
- mírně lepší vliv má varianta II/2, která obsahuje obchvat Tvarožné (tj. zmírnění průjezdu)

Hospodářský pilíř:

- varianty vykazují minimální rozdíly
- lépe je hodnocena varianta II/1 z důvodu přirozenějšího napojení území na dálnici D1 a lepší obsluhy stávající ČS PH

Souhrn a doporučení zpracovatele A1 ZÚR JMK:

- **celkově je nejlépe hodnocena var. II/1 (s MÚK Rohlenka)**

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. II, VYHODNOCENÍ

Stanoviska dotčených orgánů

MŽP ČR	Všechny varianty akceptuje.
MD ČR	Upřednostňuje var. II/1 DS42-A (s mimoúrovňovou křižovatkou Rohlenka). Návrh upravit MÚK Rohlenka tak, aby byl v souladu s platnými ČSN a dalšími návrhy je vhodnější, než-li vytvářet novou MÚK u obce Tvarožná, která by již byla umístěna velmi blízko u MÚK Holubice a řešení pomocí kolektorů či průběžných pruhů může být více finančně nákladné.
KHS JMK	Nemá připomínky. Koridory vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné , potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními, které jsou promítnuty do výrokové části A1 ZÚR JMK.
KrÚ JMK, odbor ŽP	Za předpokladu, že navržená prostorová a projektová opatření budou důsledně uplatňována jsou všechny navržené plochy a koridory navržené v A1 ZÚR JMK ze strany orgánu ochrany přírody akceptovatelné .
KrÚ JMK, odbor dopravy	Neshledává žádnou z předložených variant řešení jako významně vhodnější či naopak nepřijatelnou.
MŽP (SEA)	Z hlediska vlivů na ŽP a lidské zdraví jsou obě varianty rovnocenné a lze je doporučit k výběru pro následné převzetí do A1ZÚR JMK.

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. II, VYHODNOCENÍ

Připomínky obcí

VARIANTY	VARIANTA II/1 „ZKAPACITNĚNÍ D1 S MÚK ROHLENKA“	VARIANTA II/2 „ZKAPACITNĚNÍ D1 S MÚK TVAROŽNÁ“
Šlapanice	město preferuje variantu	-
souhlas	1	-
nesouhlas	-	-

Připomínky oprávněných investorů

ŘSD ČR	Preferuje variantu II/1. Prostor odpočívky Rohlenka se zázemím a čerpacími stanicemi je v současnosti dopravně připojen jak z dálnice D1, tak je využíván i z přilehlé silnice II/430, což je v rozporu s platnou legislativou. Návrhem MÚK Rohlenka dojde jak k odlehčení navazující sítě silnic nižších tříd, tak k vyřešení „nestandardního“ připojení dálniční odpočívky.
--------	--

Připomínky veřejnosti

neuplatněny

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBLAST III



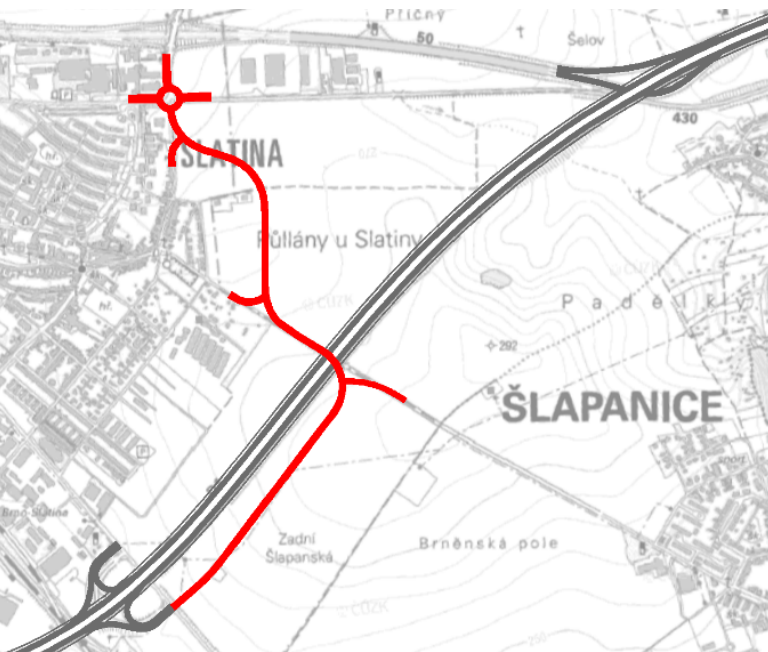
Var. III/1

Jihovýchodní



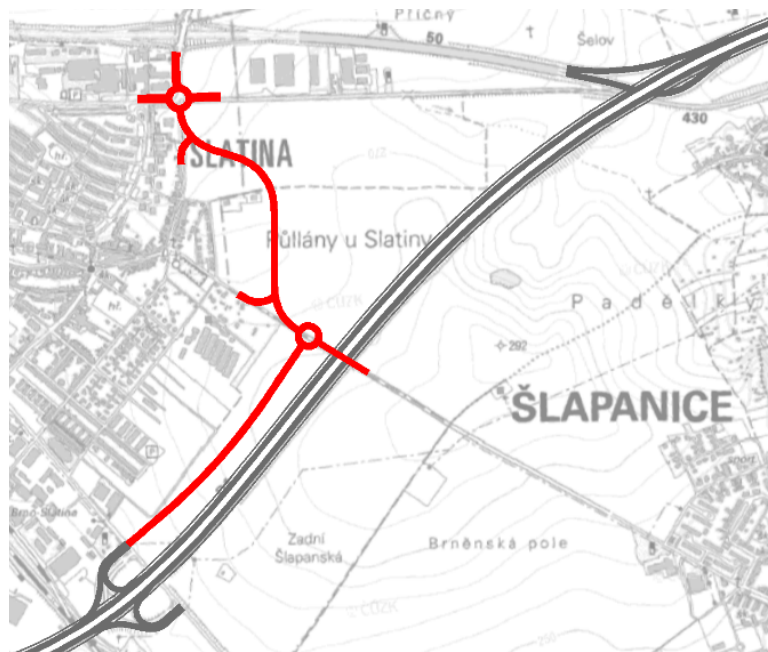
Var. III/2

Severovýchodní



Var. III/3

Jihozápadní



Var. III/4

Severozápadní

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBLAST III, SROVNÁNÍ

Environmentální pilíř:

- lépe jsou (shodně) hodnoceny varianty III/1 a III/2

Sociální pilíř:

- varianty vykazují mírné rozdíly z hlediska dopadů na spokojenost a pohodu obyvatel
- nejlépe je hodnocena varianta III/1, která prochází nejvzdáleněji od zástavby

Hospodářský pilíř:

- varianty vykazují mírné rozdíly z hlediska vlivů na rozvoj území
- nejlépe je hodnocena varianta III/1, která má nejméně negativní vliv na případný rozvoj sídla JV směrem

Souhrn a doporučení zpracovatele A1 ZÚR JMK:

- **Celkově je nejlépe hodnocena var. III/1 (jihovýchodní)**

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. III, VYHODNOCENÍ

STANOVISKA DOTČENÝCH ORGÁNŮ

MŽP ČR	Všechny varianty akceptuje .
KHS JMK	Nemá připomínky. Koridory vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné , potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními, které jsou promítnuty do výrokové části A1 ZÚR JMK.
KrÚ JMK, odbor ŽP	Za předpokladu, že navržená prostorová a projektová opatření budou důsledně uplatňována jsou všechny navržené plochy a koridory navržené v A1 ZÚR JMK ze strany orgánu ochrany přírody akceptovatelné .
KrÚ JMK, odbor dopravy	Neshledává žádnou z předložených variant řešení jako významně vhodnější či naopak nepřijatelnou .
MŽP (SEA)	Varianty III/1 a III/2 mají menší negativní vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí a obě lze doporučit k výběru.

SILNIČNÍ DOPRAVA – VARIANTY, OBL. III, VYHODNOCENÍ

Připomínky obcí

Varianty	VARIANTA III/1	VARIANTA III/2	VARIANTA III/3	VARIANTA III/4
	„JV“	„SV“	„JZ“	„SZ“
Brno	město preferuje variantu		město preferuje variantu jako druhou	
Šlapanice	město nesouhlasí s variantou	město nesouhlasí s variantou	město nesouhlasí s variantou	město preferuje variantu
souhlas	1	-	1	1
nesouhlas	1	1	1	-
neuplatněny				

OPONENTNÍ MATERIÁLY

OPONENTNÍ MATERIÁLY

- **Oponentní materiál Ing. K.:**

Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim / Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN (08/2019)

- **Oponentní materiál RNDr. D.:**

Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti (09/2019)

- **Oponentní materiál Ing. Š.K.:**

Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019 (10/2019)

- **Oponentní materiál Ing. Š.P.:**

Prezentace – Problematická místa Územní studie, nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (09/2019)

ANALÝZA ŘEŠENÍ REV 2016 PRO ÚSEK SEVERNĚ OD KUŘIMI A JEHO SOULADU S NORMAMI ČSN

Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim

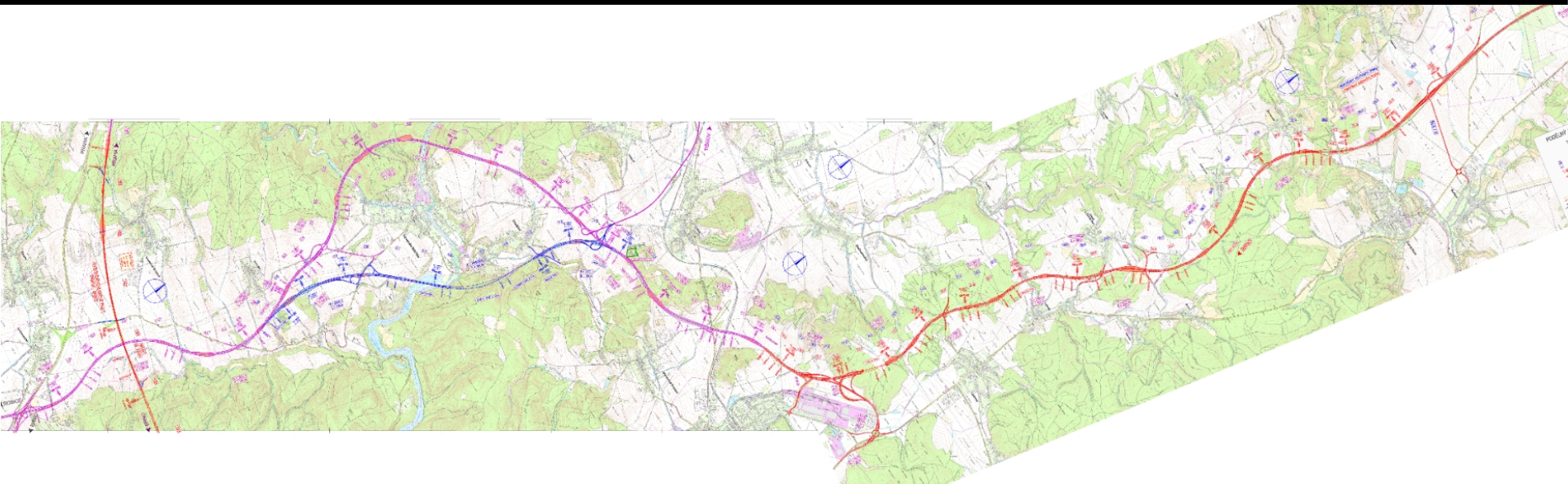
OKRUHY PROBLÉMŮ

- OPTIMALIZOVANÁ TRASA R43 (D43) NEBYLA VYHODNOCENA A POROVNÁNA S OSTATNÍMI VARIANTAMI V RÁMCI ZPRACOVÁNÍ ÚS JMK
- OPTIMALIZOVANÁ TRASA R43 (D43) JE V SOULADU S ČSN - ŘEŠENÍ MÚK ČEBÍN (VZDÁLENOSTI KŘIŽOVATEK)

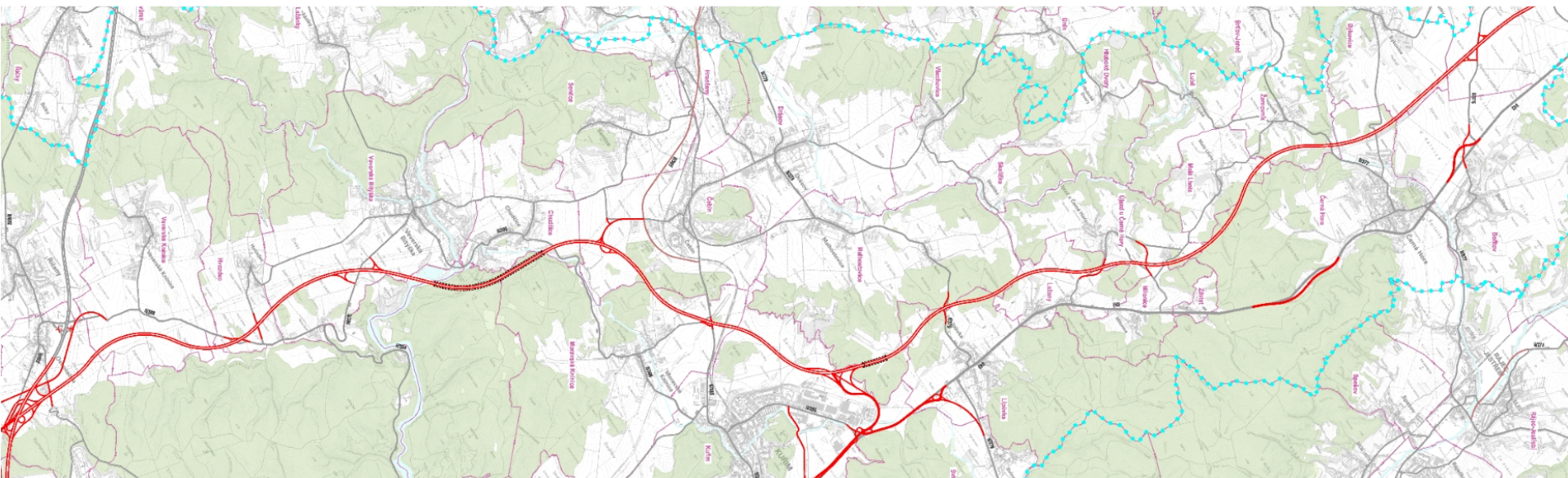
REAKCE NA OPONENTNÍ MATERIÁL ING. K.

- OPTIMALIZOVANÁ TRASA R43 (D43) NEBYLA VYHODNOCENA POROVNÁVÁNA S OSTATNÍMI VARIANTAMI V RÁMCI ÚS JMK
- Optimalizovaná trasa R43 ze studie Ing. K. (2015, 2016) byla porovnávána v rámci ÚS JMK jako varianta **D.6.** s drobnou úpravou křižovatky u Čebína, protože původní technický návrh Ing. K. neodpovídal současným normovým požadavkům.

Optimalizace R43, 2015 x Varianta D.6 (celek)

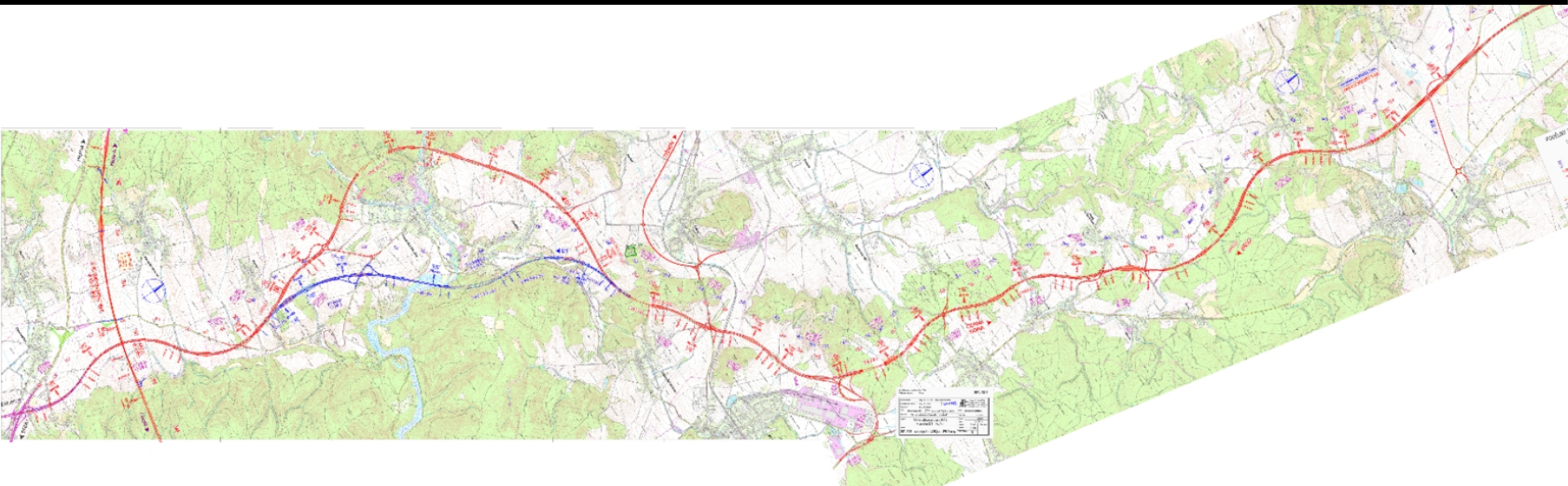


Optimalizace trasy R43 (Ing. K., 2015)

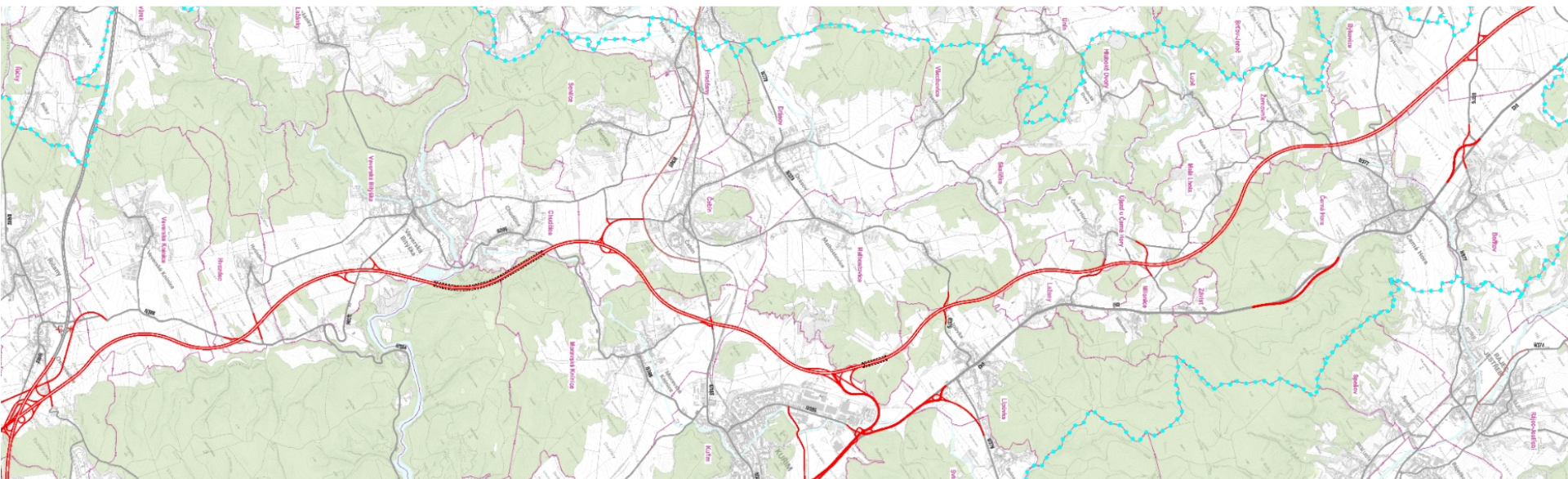


Územní studie JMK, varianta D.6 (kka & PKO, 2019)

Optimalizace R43, 2016 x Varianta D.6 (celek)



Optimalizace trasy R43, aktualizace (Ing. K., 2016)

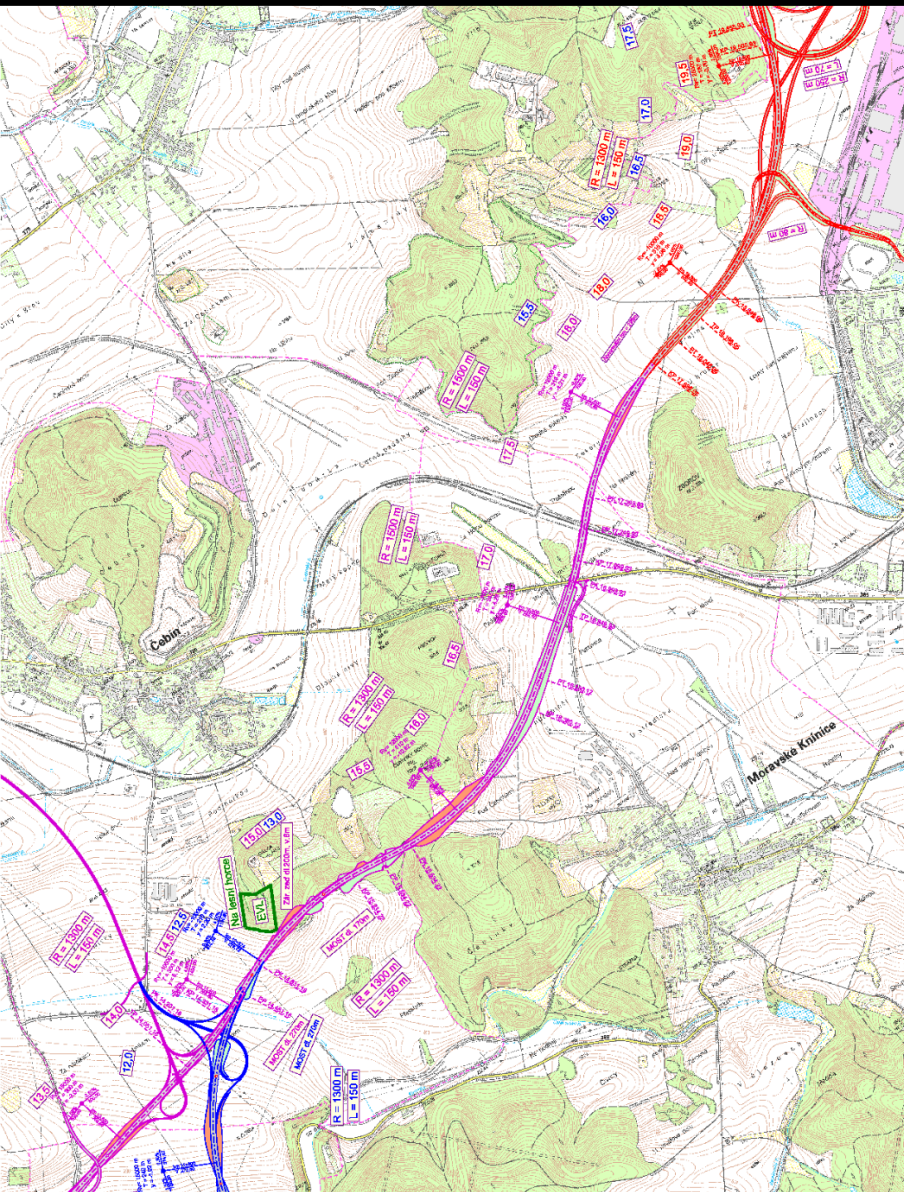


Územní studie JMK, varianta D.6 (kka & PKO, 2019)

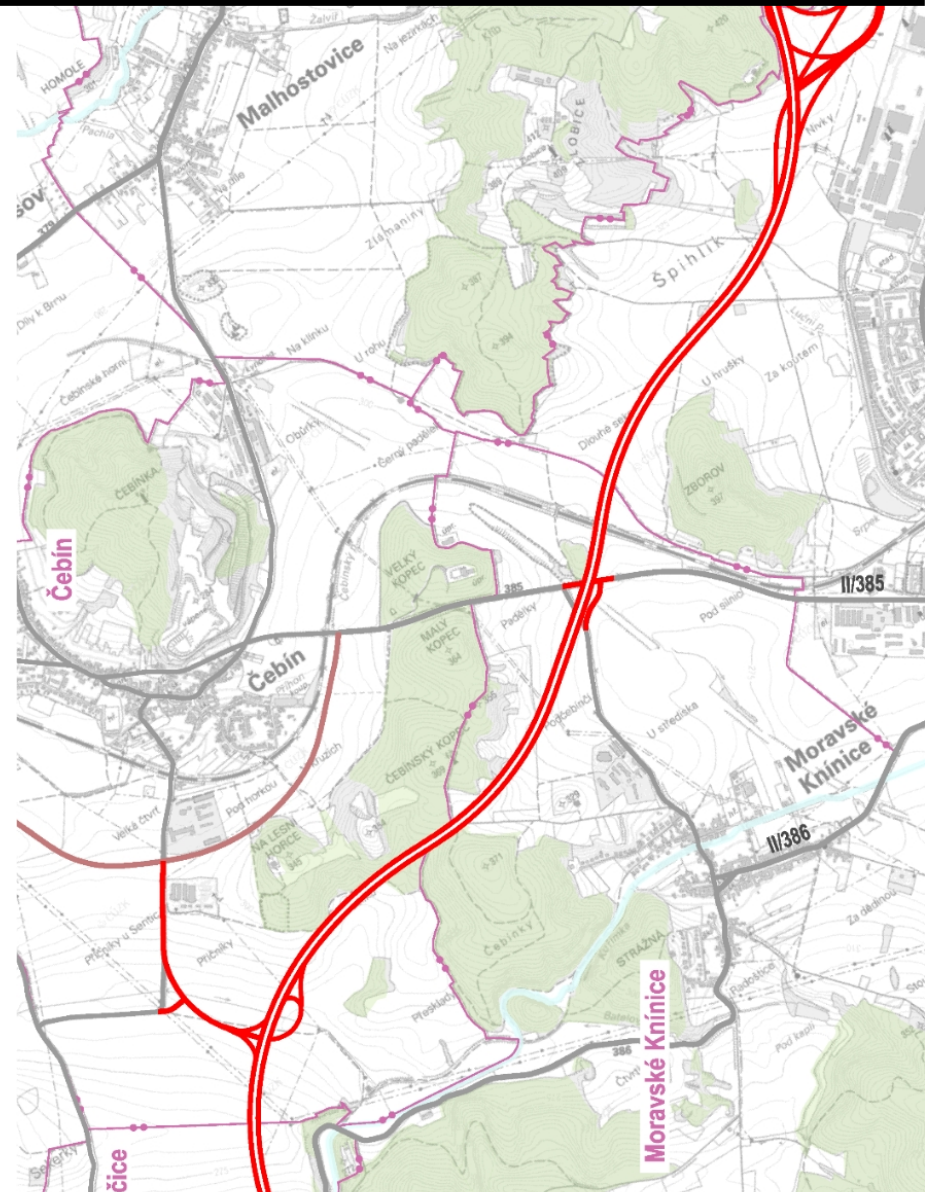
REAKCE NA OPONENTNÍ MATERIÁL ING. K.

- **OPTIMALIZOVANÁ TRASA R43 (D43) JE V SOULADU S ČSN - ŘEŠENÍ MÚK ČEBÍN (VZDÁLENOSTI KŘIŽOVATEK)**
- Řešení Ing. K. (2016) je v rozporu s platnou (tehdy i nyní) ČSN 73 6101 – vzdálenost křižovatek. Dle ČSN byla pro původní R a nyní D minimální vzdálenost křižovatek 4km. Za určitých výjimečných podmínek může být snížena až na vzdálenost 2km a to od konce připojovacího do začátku odbočovacího pruhu. Podkladová studie však ani tento údaj nesplňuje.
- Závaznost normových hodnot pro nově budované komunikace deklaroval ve Vyjádření MD Ing. T. Č., Ph.D (č.j. 773/2019-910-UPR/2; listopad 2019).
- Správnost řešení křižovatky v ÚS JMK (a nesprávnost řešení Ing. K.) potvrdila ve Vyjádření MV ČR Ing. B. (č.j. MV-8691-2/OBP-2020; 13.1.2020).

Optimalizace R43, 2015 × Varianta D.6 (detail)

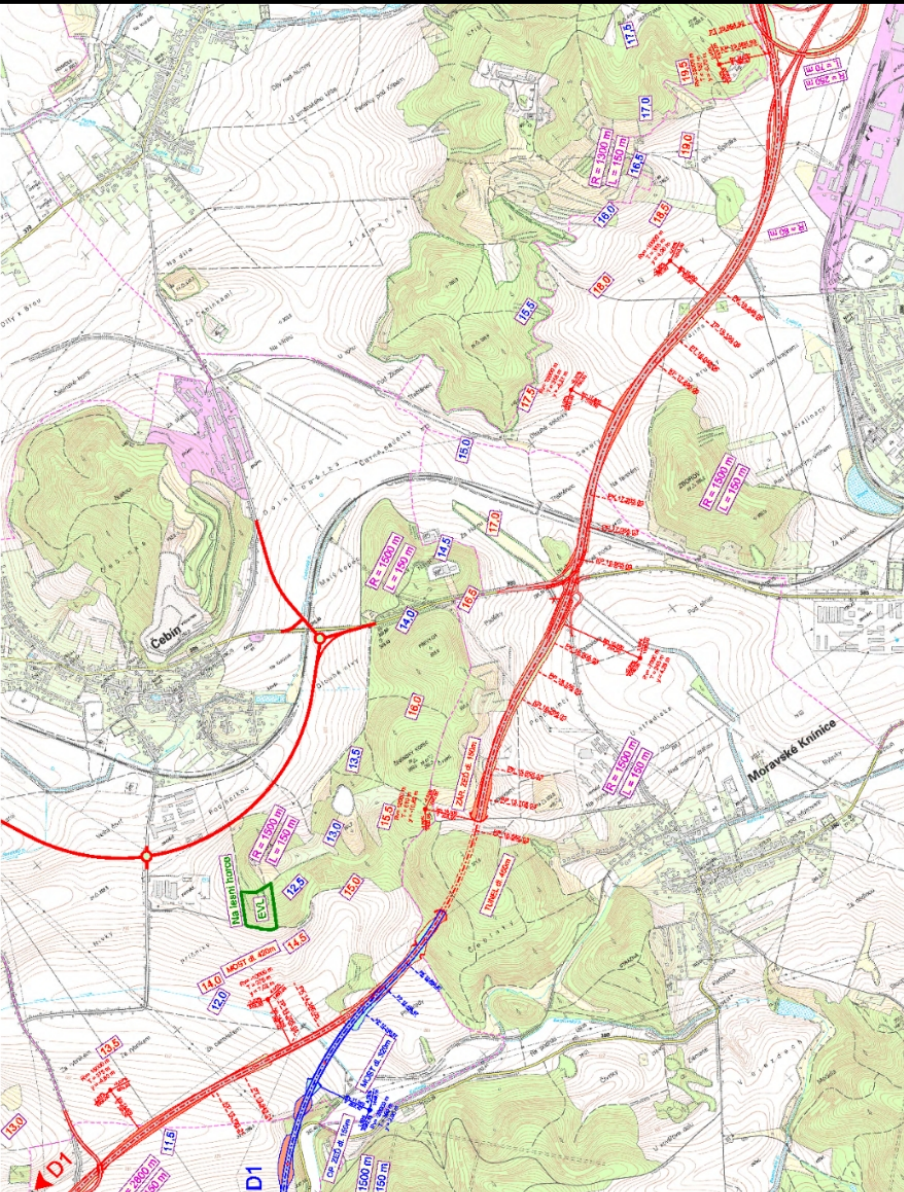


Optimalizace trasy R43
(Ing. K., 2015)

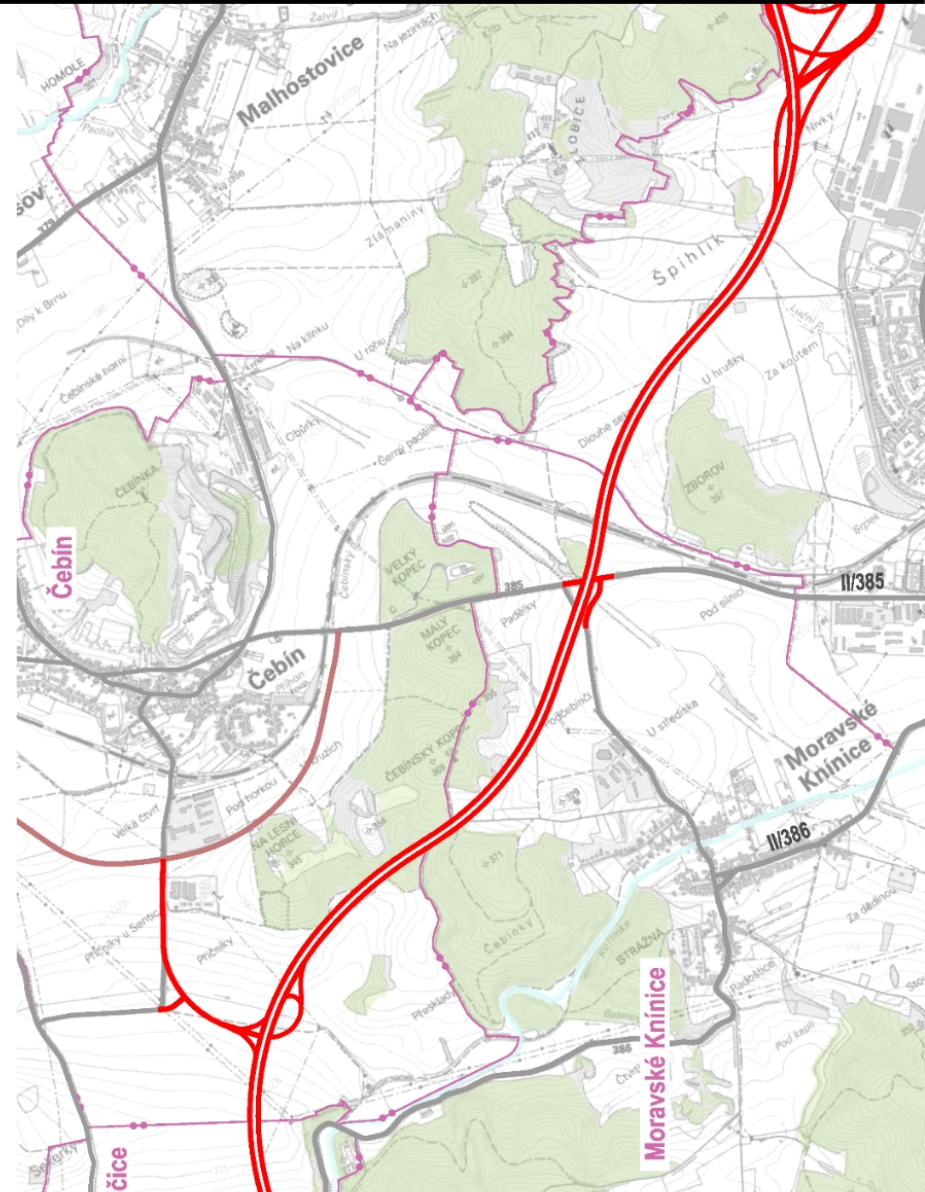


Územní studie JMK, varianta D.6
(kka & PKO, 2019)

Optimalizace R43, 2016 × Varianta D.6 (detail)



Optimalizace trasy R43, aktualizace
(Ing. K., 2016)



Územní studie JMK, varianta D.6
(kka & PKO, 2019)

KRITICKÉ ZHODNOCENÍ ROZPTYLOVÉ STUDIE

**zpracované pro územní studii
nadřazené dálniční a silniční sítě
v jádrovém území OB3 metropolitní
rozvojové oblasti**

OKRUHY PROBLÉMŮ

- NESOULAD S METODICKÝM POKYNEM MŽP
- ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ EMISNÍCH BILANCÍ A VÝPOČTU EMISÍ Z DOPRAVY
- KONCEPCE RS (ZEJMÉNA ZAHRNUTÍ VYHODNOCENÍ CELKOVÉHO IMISNÍHO ZATÍŽENÍ ÚZEMÍ A ZPŮSOB PREZENTACE VÝSTUPŮ)
- ZPŮSOB ZÁVĚREČNÉHO POROVNÁNÍ VARIANT MEZI SEBOU A ZÁVĚR RS
- KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ

REAKCE NA OPONENTNÍ MATERIÁL RNDr. D.

• NESOULAD S METODICKÝM POKYNEM MŽP

- Metodický pokyn pro vypracování rozptylových studií slouží primárně pro účely vydávání závazného stanoviska k umístění stavby pozemní komunikace či závazného stanoviska k umístění a povolení provozu stacionárního zdroje a uvedeného v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší.
- V případě zpracování rozptylové studie pro jiná řízení či záměry je doporučeno se metodickým pokynem řídit přiměřeně (např. podrobnost, měřítko, vstupní data apod.).
- V úvodu RS byl metodický pokyn aplikován v těch částech, kde bylo jeho použití možné a odpovědné.
- RS byla zpracována osobou, která je držitelem platné autorizace podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. - Mgr. J. B. (na rozdíl od zpracovatelky oponentního posudku, která není držitelkou příslušné autorizace).
- Správnost použitého postupu potvrdil ve Vyjádření MŽP Bc. K. D. (č.j. ENV/2020/780/253, 21.1.2020).

REAKCE NA OPONENTNÍ MATERIÁL RNDr. D.

- **ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ EMISNÍCH BILANCÍ A VÝPOČTU EMISÍ Z DOPRAVY**
 - zpracovatelé RS neodchýlili od metodického pokynu pro zpracování rozptylových studií a uvedená připomínka je tedy irelevantní
 - Do výpočtu rozptylové studie byly zahrnuty všechny dostupné relevantní údaje o zdrojích znečišťování ovzduší s uvažovaným významným vlivem na kvalitu ovzduší. Pro účely sestavení emisních bilancí a následný výpočet byla použita nejnovější data o ovzduší dostupná v době zpracování ÚS JMK (zejména emisní bilance ČHMÚ). Pro výpočet emisí znečištění z automobilové dopravy byl, v souladu s metodickým pokynem, použit program MEFA 13. Dále, opět v souladu s metodickým pokynem, byla do výpočtu RS zahrnuta i resuspenze prachu usazeného na vozovce, která činí naprostou většinu celkových emisí prašných částic z dopravy.
 - Pro potřeby výpočtu byly údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých stávajících i navrhovaných komunikacích převzaty z dopravního modelu zpracovaného pro potřeby ÚS JMK a dále s nimi bylo pracováno tak, jak to vyžaduje emisní model MEFA 13 a použitá metodika pro modelování rozptylu znečišťujících látek SYMOS '97.

- KONCEPCE RS (ZEJMÉNA ZAHRNUTÍ VYHODNOCENÍ CELKOVÉHO IMISNÍHO ZATÍŽENÍ ÚZEMÍ A ZPŮSOB PREZENTACE VÝSTUPŮ)
 - Územní studie musí i podle judikatury NSS obsahovat hodnocení stávajícího stavu dotčeného území i předpokládaného celkového stavu po případné realizaci navrhovaných změn ve využití území, protože se v případě ochrany ovzduší jedná o zcela neopomenutelnou část hodnocení a stejně tak i dlouhodobě předmět řady sporů právě na úseku územního plánování a ochrany ovzduší.
 - Silniční doprava není zásadním viníkem zjištěného znečištění ovzduší. (viz např. monitoring ČHMÚ na VMO, Úvoze či Zvonařce).
 - Ve výhledovém období bylo odpovědně uvažováno se zachováním stávajícího objemu emisí, byť je dovoditelné, že v důsledku modernizace zdrojů dochází k setrvalému poklesu množství vyprodukovaných emisí a ke zlepšování kvality ovzduší jako celku.
 - RS se tak v rámci zvoleného přístupu pohybuje na „**bezpečné straně možné nejistoty**“.

REAKCE NA OPONENTNÍ MATERIÁL RNDr. D.

- ZPŮSOB ZÁVĚREČNÉHO POROVNÁNÍ VARIANT MEZI SEBOU A ZÁVĚR RS
 - Z pohledu ovzduší nebyla žádná varianta označená jako nedoporučovaná. Posuzované varianty byly rozdělené do 3 kategorií – doporučované, možné a nejméně efektivní.
 - Jedním z cílů ÚS JMK bylo porovnat jednotlivé varianty mezi sebou z různých hledisek. Z pohledu imisní zátěže byl v RS pro každou posuzovanou variantu a každou hodnocenou znečišťující látku samostatně spočten rozdíl imisních příspěvku v dané variantě oproti nulové variantě výhledového roku 2035.
 - Pro každou znečišťující látku byl dále samostatně stanoven počet obyvatel v oblastech, kde dojde k nárůstu, poklesu nebo významnému poklesu (nad 1 % imisního limitu) imisního zatížení, opět v porovnání variant posuzované a nulové.
 - Dobudováním uvažované silniční a dálniční sítě na zájmovém území dojde k přesunu dopravy na tyto nové komunikace a odlehčení stávající přetížené silniční sítě, kde právě výskyt dopravních kongescí a nevyhovující parametry mají zásadní vliv na množství emisí znečišťujících látek.

• KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ

- NSS judikuje, že samotné vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší.
- Návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou konkrétní stavbu, tedy nikoli pouhý záměr (koridor), je účelné a fakticky odpovědně možné provádět až ve fázi jejího projektování v podrobnosti minimálně územního rozhodnutí.
- V ÚS je uveden orientační výčet obcí, kde lze predikovat určité riziko překročení imisních limitů, na kterém se významně podílí automobilová doprava.

POSOUZENÍ AKUSTICKÉ ČÁSTI DOKUMENTACE

**Územní studie nadřazené dálniční
a silniční sítě v jádrovém území OB3
metropolitní rozvojové oblasti Brno
– 2. etapa z roku 2018 a jejího
„dodatku“ z roku 2019**

OKRUHY PROBLÉMŮ

- POUŽITÁ METODIKA VÝPOČTU A ZPRACOVÁNÍ DAT
- VZDÁLENOSTNÍ OMEZENÍ VÝPOČTU
- PRÁCE S DOPRAVNÍM MODELEM
- VALIDACE A NEJISTOTA MODELU
- POUŽITÁ VSTUPNÍ DATA (VÝŠKOPIS, POVRCHOVÉ OBJEKTY/POLOHOPIS A VÝŠKOPIS OBJEKTŮ)
- ABSENCE NÁVRHU TECHNICKÝCH OPATŘENÍ
- ZPŮSOB ZÁVĚREČNÉHO POROVNÁNÍ VARIANT MEZI SEBOU A PREZENTACE MAPOVÝCH VÝSTUPŮ

• POUŽITÁ METODIKA VÝPOČTU A ZPRACOVÁNÍ DAT

- V současnosti v České republice **neexistuje metodický pokyn** pro zpracování HS pro územní studie.
- Připomínky oponentských posudků týkající se použité metodiky a způsobu zpracování dat by byly opodstatněné u HS zpracovaných pro konkrétní komunikaci projektovanou v podrobnosti dokumentace pro územní řízení. Pro HS ÚS JMK jsou však tyto připomínky nerelevantní.
- Proto byl pro HS samostatně zpracován dokument „Metodický postup při zpracování hlukové studie pro Územní studii Jihomoravského kraje“, který obsahuje podrobný a konkrétní popis metodického postupu.
- Rozdíly, které by mohly teoreticky vzniknout při použití jiného způsobu metody práce, nemají významný vliv na výsledky HS zpracované v daném měřítku a v daném stupni projektování a shodně pro všechny porovnávané varianty.

- VZDÁLENOSTNÍ OMEZENÍ VÝPOČTU

- Jakákoliv hluková zátěž klesá exponenciálně v závislosti na zdroji hluku.
- Proto hluková studie byla počítána v podrobné výpočtové síti v rámci prostředí LimA, a to do vzdálenosti 400 m od zdrojů (daných komunikací).
- Vzdálenost 400 m byla stanovena na základě zkušeností zpracovatele HS a na základě řešerše akustických studií jiných zpracovatelů.

• PRÁCE S DOPRAVNÍM MODELEM

- Podkladem pro zpracování HS byl dopravní model vytvořený pro potřeby ÚS JMK, který modeluje intenzity dopravy v letech 2020 a 2035 v různých variantách pro 2 kategorie vozidel (LV a TV).
- Uvažované rychlosti v HS jsou pro daný typ komunikace ty nejvyšší a z pohledu právních předpisů ČR (výpočet byl proveden jako konzervativní odhad z hlediska možných rychlostí na předmětných komunikacích).
- Pro rozdělení automobilové dopravy na denní a noční dobu existuje více možností. S ohledem na měřítko a účel ÚS JMK byl využit způsob jednotného podílu noční dopravy pro jednotlivé typy komunikací. Zvolený způsob stanovení podílu dopravy je v této fázi dostatečný pro porovnání variant.

• VALIDACE A NEJISTOTA MODELU

- Nejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou údaji o akustických výkonech konkrétních zdrojů.
- ÚS JMK neměla a ani z principu nemohla mít natolik detailní vstupní údaje, aby výsledky hlukového modelování plně korespondovaly s výsledky akustického měření. V rámci vnitřní kontroly proto byla nulová varianta 00-2020 porovnávána se skutečnými akustickými měřeními (protokol v příloze HS) a hlukovými studiemi i jiných autorů. Srovnány byly hodnoty naměřené v konkrétním bodě měření s hodnotou vypočtenou.
- Model byl takto validován jako celek a shodně pro všechny varianty.
- Současně nebyly využity žádné postupy (i přes skutečnost, že by mohly být obhajitelné), které by snížily vypočtenou hlukovou zátěž.
- Vypočtené hodnoty jsou tedy horním odhadem případné hlukové zátěže.

- **POUŽITÁ VSTUPNÍ DATA (VÝŠKOPIS, POVRCHOVÉ OBJEKTY/POLOHOPIS A VÝŠKOPIS OBJEKTŮ)**
 - ÚS JMK je zpracována v měřítku 1:50 000 či 1:25 000, bez znalostí konkrétních technických řešení staveb a jejich přesného umístění.
 - HS byla zpracovaná v podrobnosti odpovídající územním studiím daného měřítka, které pracují s koridory, nikoliv s konkrétními stavbami s přesně definovanými parametry.
 - Výškopisné údaje o budovách v celém hodnoceném území byly vypočteny z dat dostupných pro celé území (DMR5G a DMP1G). Tam, kde polohopisná a výškopisná data o budovách nebyla známa (zjištěno terénním průzkumem), byla tato informace manuálně zpracovatelem hlukové studie doplněna.

- **ABSENCE NÁVRHU TECHNICKÝCH OPATŘENÍ**

- V prvním kroku byla HS pro jednotlivé varianty modelovaná bez navržených protihlukových opatření (u nových dopravních staveb). Důvodem bylo zachování jednotnosti přístupu ke všem porovnávaným variantám, tak aby případným návrhem technických či technicko organizačních opatření nedošlo k upřednostnění, případně upozadění některé varianty.
- Závěrem tohoto hodnocení je identifikace lokalit, kde bylo vypočteno zvýšení hlukové zátěže nad hladinu 60 dB v denní době (příp. 50 dB v noční době). Následně byla tato zástavba posouzena, zdali se z pohledu legislativy potencionálně řadí do chráněného venkovního prostoru staveb. V lokalitách, kde docházelo k možnému zasažení chráněného venkovního prostoru staveb (tzv. konfliktních místech), byl doporučen v dalších fázích přípravy konkrétních staveb návrh konkrétních technických řešení.

REAKCE NA OPONENTNÍ MATERIÁL ING. Š.

• ZPŮSOB ZÁVĚREČNÉHO POROVNÁNÍ VARIANT MEZI SEBOU A PREZENTACE MAPOVÝCH VÝSTUPŮ

- Realizace kterékoliv z posuzovaných variant by byla lepší než zachování stávající silniční sítě.
- Vyhodnocení návrhových variant probíhalo na základě srovnání aktivních návrhových variant s nulovou variantou 00-2035. Vypočtené hodnoty hlukové zátěže byly přiřazeny k jednotlivým budovám (s daným počtem zasažených obyvatel).
- Na základě spočtené sumy obyvatel byly posuzované varianty rozdělené do 3 kategorií – doporučované, možné a nejméně efektivní (žádná varianta nebyla označena jako nedoporučovaná).
- Hluková zátěž, bez započtení možných protihlukových opatření, není limitující faktorem pro výběr varianty.
- Výstupy HS byly graficky prezentovány formou map vypočtených ekvivalentních akustických tlaků v denní a noční době pro každou variantu samostatně (včetně rozdílů každé varianty oproti variantě nulového stavu 00-2035). Další formou výstupů HS je prezentace výsledků pro každou obec či městskou část (a řešenou variantu), kde byla vyhodnocena procenta zastoupení budov a bloků budov s údaji: snížení hlukové zátěže, stávající stav, zvýšení hlukové zátěže a zhoršení.

PREZENTACE – Problematická místa Územní studie, nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno

Ing. P. Š., Ph.D.

09/2019

OKRUHY PROBLÉMŮ

- DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ – VYSOKÁ CHYBA DOPRAVNÍHO MODELU
- TRANZITNÍ DOPRAVA – JE UVAŽOVÁN POUZE SOUČASNÝ STAV TRANZITU PO NEDOSTAČUJÍCÍ KOMUNIKACI NA SVITAVY
- ROZPTYLOVÁ STUDIE – ZCELA IGNORUJE VLASTNÍ DATA, NAVÍC JE ZATÍŽENA CHYBOU DOPRAVNÍHO MODELOVÁNÍ
- HLUKOVÁ STUDIE – PROBLÉM S PLATNOSTÍ 400 M OD KOMUNIKACE, NEZAHHRNUJY NEJISTOTY, ŠPATNÉ VYHODNOCENÍ
- POROVNÁNÍ VARIANT – NENÍ UVEDENA DETAILNÍ METODIKA ANI JEDNOZNAČNÁ KRITÉRIA HODNOCENÍ VARIANT ...
- FINANČNÍ NÁROČNOST – NENÍ POSUZOVÁNO

- **DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ – VYSOKÁ CHYBA DOPRAVNÍHO MODELU**
 - Sčítání dopravy je zjištěním aktuálních informací o intenzitách dopravy na dálniční a silniční síti, dopravní modelování je předpověď budoucího stavu intenzit dopravy.
 - Chybovost modelování je $\pm 10\%$. Chybovost nelze sčítat. Chybovost je u všech variant stejná.
 - Sčítání ŘSD a dopravní modelování pracuje s jinou metodikou, které mezi sebou vykazují až 11 % odchylku – důvodem je rozdíl mezi skutečně spočítanými vozidly (ve Sčítání ŘSD) a tzv. RPDÍ, tedy „ročním průměrem denních intenzit“ (v modelových stavech), který představuje průměrné roční chování/kolísání dopravního proudu. Dopravní model BKom pak nepracuje s hodnotami RPDÍ, ale uvádí průjezdy za 24 hodin (čímž se blíží výstupům sčítání dopravy).
 - „Pouze z důvodu, že je výhledový stav hypotetický (jaký jiný by ostatně měl být, jedná-li se o model ve smyslu předpokladu, u kterého je z jeho povahy vyloučeno, aby byl zcela přesně předpovězen), nelze dovodit, že vyhodnocení, ve kterém byl tento stav použit, je neodpovídající a nerealistické.“ (závěr NSS uvedený v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198).

- TRANZITNÍ DOPRAVA – JE UVAŽOVÁN POUZE SOUČASNÝ STAV TRANZITU PO NEDOSTAČUJÍCÍ KOMUNIKACI NA SVITAVY
 - Není pravda, že je uvažován pouze současný stav tranzitu.
 - Ve výhledových stavech (rok 2035) je vždy zohledněn rozvoj silniční a dálniční sítě v rámci celé ČR (silnice „nová 43“ končí na dálnici D35 a dále pokračuje ve stávajícím stavu Opatov-Štíty-Králíky).
 - Tranzit vyjadřuje „čistý tranzit“ přes území Jihomoravského kraje – tedy představuje tu dopravu, která v JMK nemá žádný cíl ani zdroj – tedy že územím mezi vstupními „hranicemi“ kraje pouze projede.
 - Podíl tranzitu v profilech, které by tranzit využíval se pohybuje do 1% z celkové dopravy na profilech. Kdybychom sečetli veškeré komunikace v profilu (ve městě Brně), pak procento klesne k 0,5%.
 - V případě tras „43“ se pak podíl tranzitu pohybuje vždy mezi 4-5% z celkového počtu vozidel na daném profilu.

DOPRAVNÍ MODEL: TRANZIT (00-2020)

STAV 00 - 2020

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
DOPRAVY
CELKEM

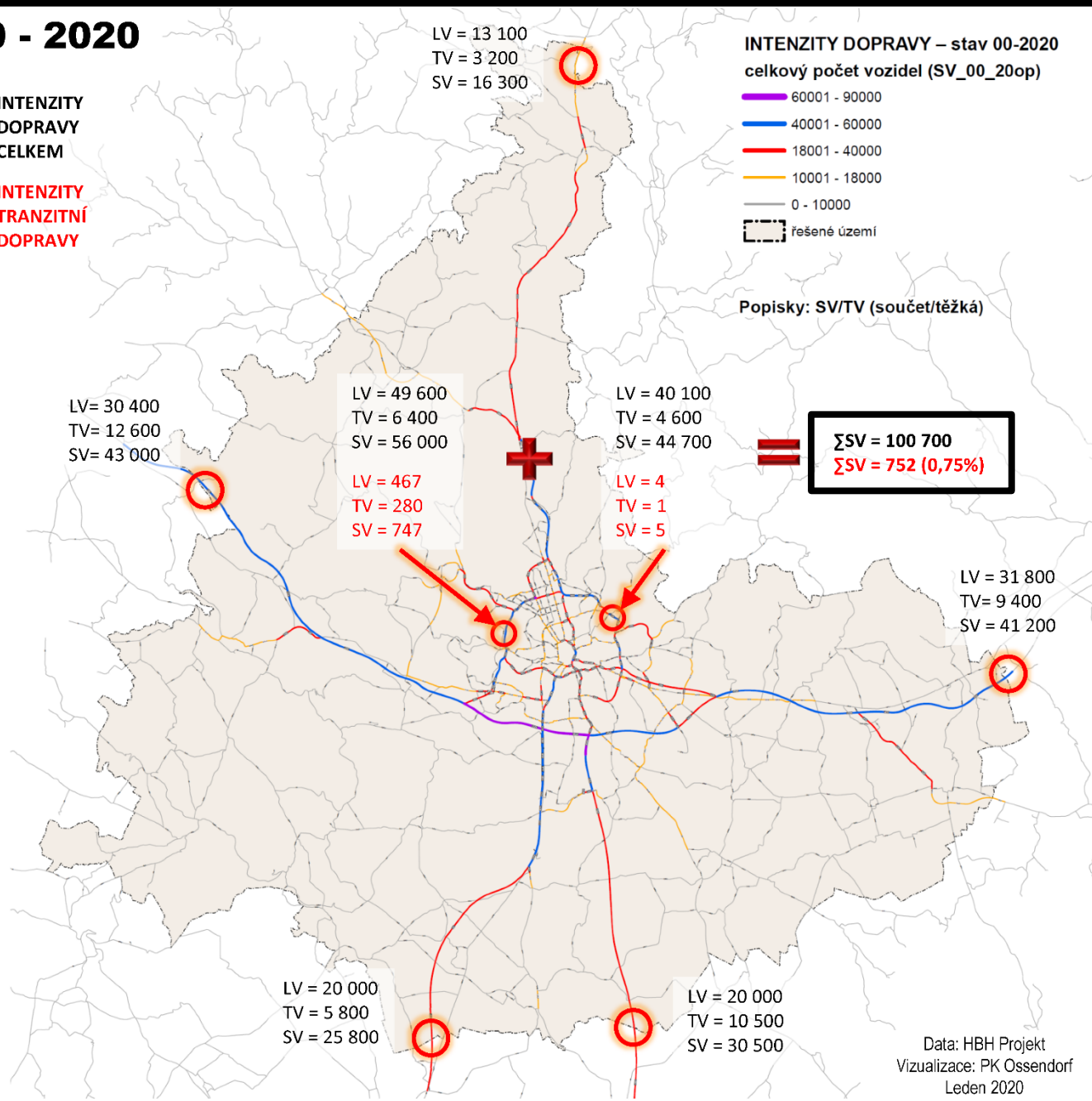
LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
TRANZITNÍ
DOPRAVY

INTENZITY DOPRAVY – stav 00-2020
celkový počet vozidel (SV_00_20op)



Popisky: SV/TV (součet/těžká)



DOPRAVNÍ MODEL: TRANZIT (00-2035)

STAV 00 - 2035

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
DOPRAVY
CELKEM

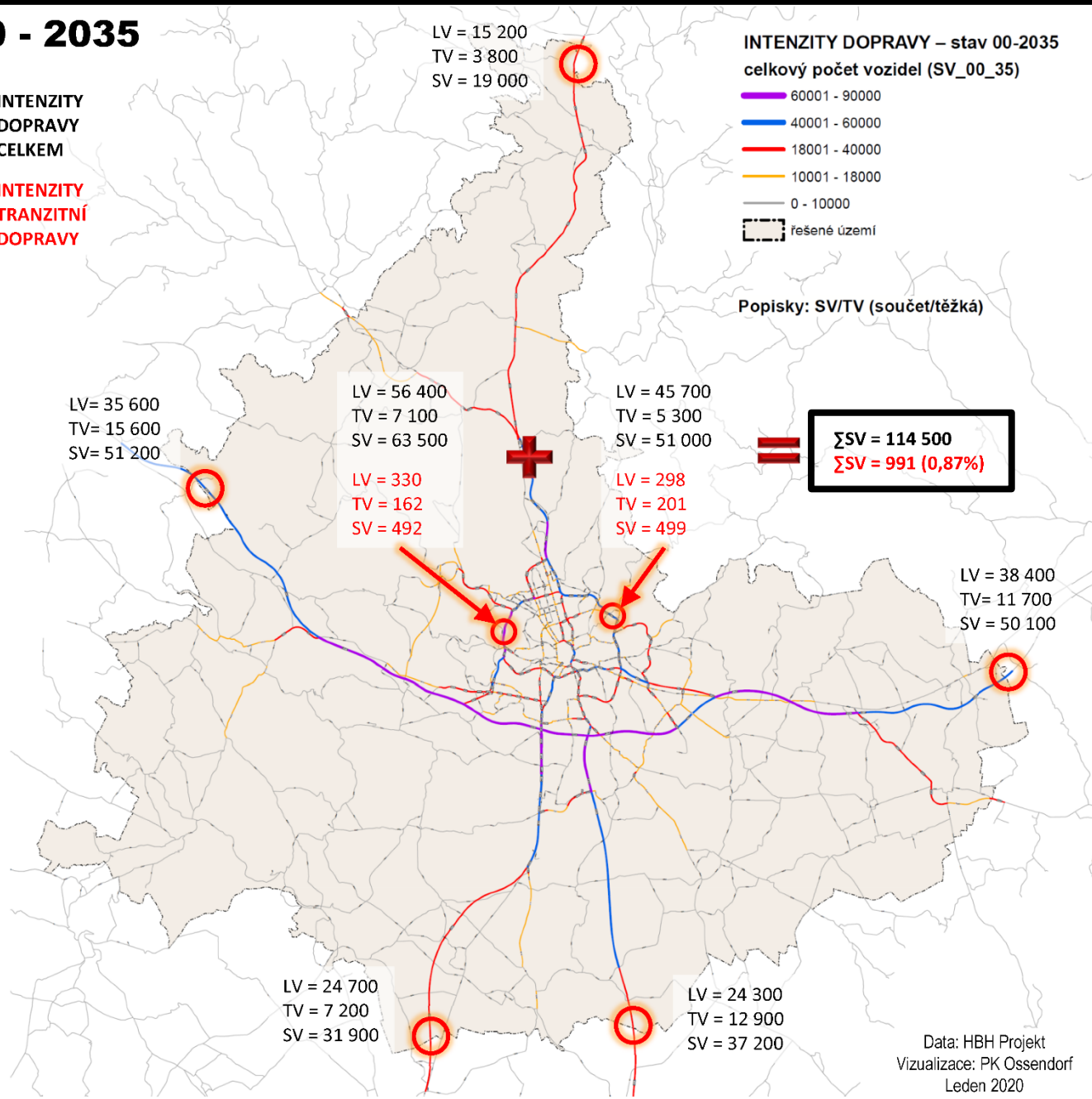
LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
TRANZITNÍ
DOPRAVY

INTENZITY DOPRAVY – stav 00-2035
celkový počet vozidel (SV_00_35)



Popisky: SV/TV (součet/těžká)



DOPRAVNÍ MODEL: TRANZIT (varianta S.1)

VARIANTA S1

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
DOPRAVY
CELKEM

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
TRANZITNÍ
DOPRAVY

INTENZITY DOPRAVY – VAR. S.1 (2035)
součet všech vozidel (SV_S1_f2)



Popisky: SV/TV (součet/těžká)

BYSTRC:
 $\Sigma SV = 26\,200$
 $\Sigma SV = 1\,191$ (4,55%)

LV= 32 400
TV= 14 400
SV= 46 800

LV= 21 500
TV= 4 700
SV= 26 200

LV= 765
TV= 426
SV= 1191

LV = 49 000
TV = 5 000
SV = 54 500

LV = 0
TV = 0
SV = 0

LV = 16 100
TV = 4 000
SV = 20 100

LV = 39 600
TV = 4 500
SV = 44 100

LV = 1
TV = 1
SV = 2

CELKEM:
 $\Sigma SV = 124\,800$
 $\Sigma SV = 1\,193$ (0,96%)

LV = 32 400
TV = 8 900
SV = 41 300

LV = 22 900
TV = 7 200
SV = 30 100

LV = 24 000
TV = 12 100
SV = 36 100

DOPRAVNÍ MODEL: TRANZIT (varianta S.10)

VARIANTA S10

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
DOPRAVY
CELKEM

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
TRANZITNÍ
DOPRAVY

INTENZITY DOPRAVY – VAR. S.10 (2035)

SV_S10

60001 - 90000

40001 - 60000

18001 - 40000

10001 - 18000

0 - 10000

řešené území

Popisky: SV/TV (součet/těžká)

CELKEM:

$\Sigma SV = 123\ 900$

$\Sigma SV = 982 (0,79\%)$

BYSTRC:

$\Sigma SV = 23\ 900$

$\Sigma SV = 981 (4,10\%)$

LV= 32 300
TV= 14 400
SV= 46 700

LV= 19 500
TV= 4 400
SV= 23 900

LV= 641
TV= 340
SV= 981

LV = 50 500
TV = 5 100
SV = 55 600

LV = 0
TV = 0
SV = 0

LV = 39 800
TV = 4 600
SV = 44 400

LV = 1
TV = 1
SV = 2

LV = 32 400
TV = 8 900
SV = 41 300

LV = 22 700
TV = 7 200
SV = 29 900

LV = 23 900
TV = 11 900
SV = 35 800

DOPRAVNÍ MODEL: TRANZIT (varianta D.3)

VARIANTA D3

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
DOPRAVY
CELKEM

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
TRANZITNÍ
DOPRAVY

INTENZITY DOPRAVY – VAR. D.3 (2035)
celkový počet vozidel (SV_D3_f2)

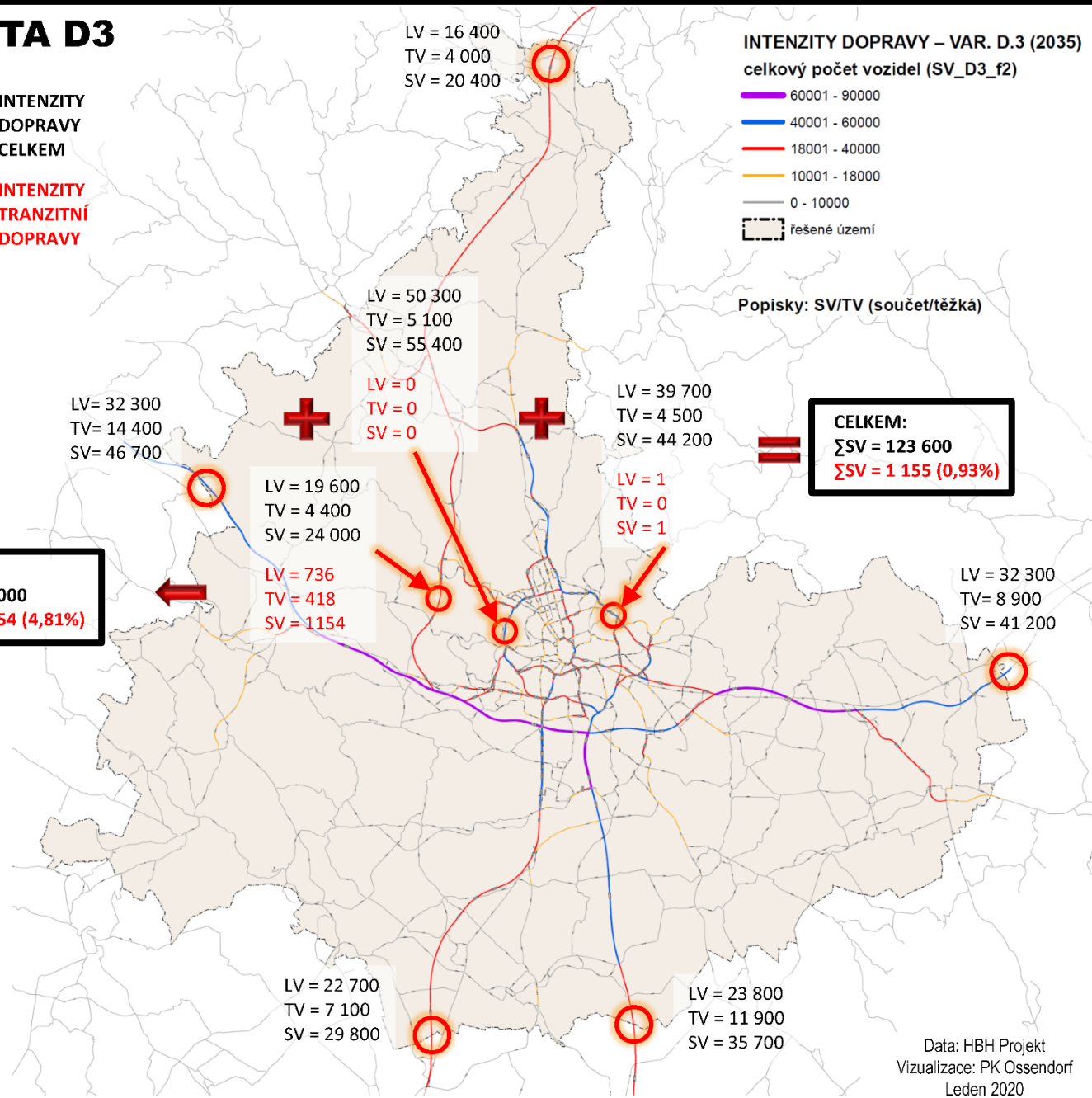
60001 - 90000
40001 - 60000
18001 - 40000
10001 - 18000
0 - 10000

řešené území

Popisky: SV/TV (součet/těžká)

CELKEM:
ΣSV = 123 600
ΣSV = 1 155 (0,93%)

BYSTRC:
ΣSV = 24 000
ΣSV = 1 154 (4,81%)



DOPRAVNÍ MODEL: TRANZIT (varianta D.6)

VARIANTA D6

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

INTENZITY
DOPRAVY
CELKEM

LV = X XXX
TV = X XXX
SV = X XXX

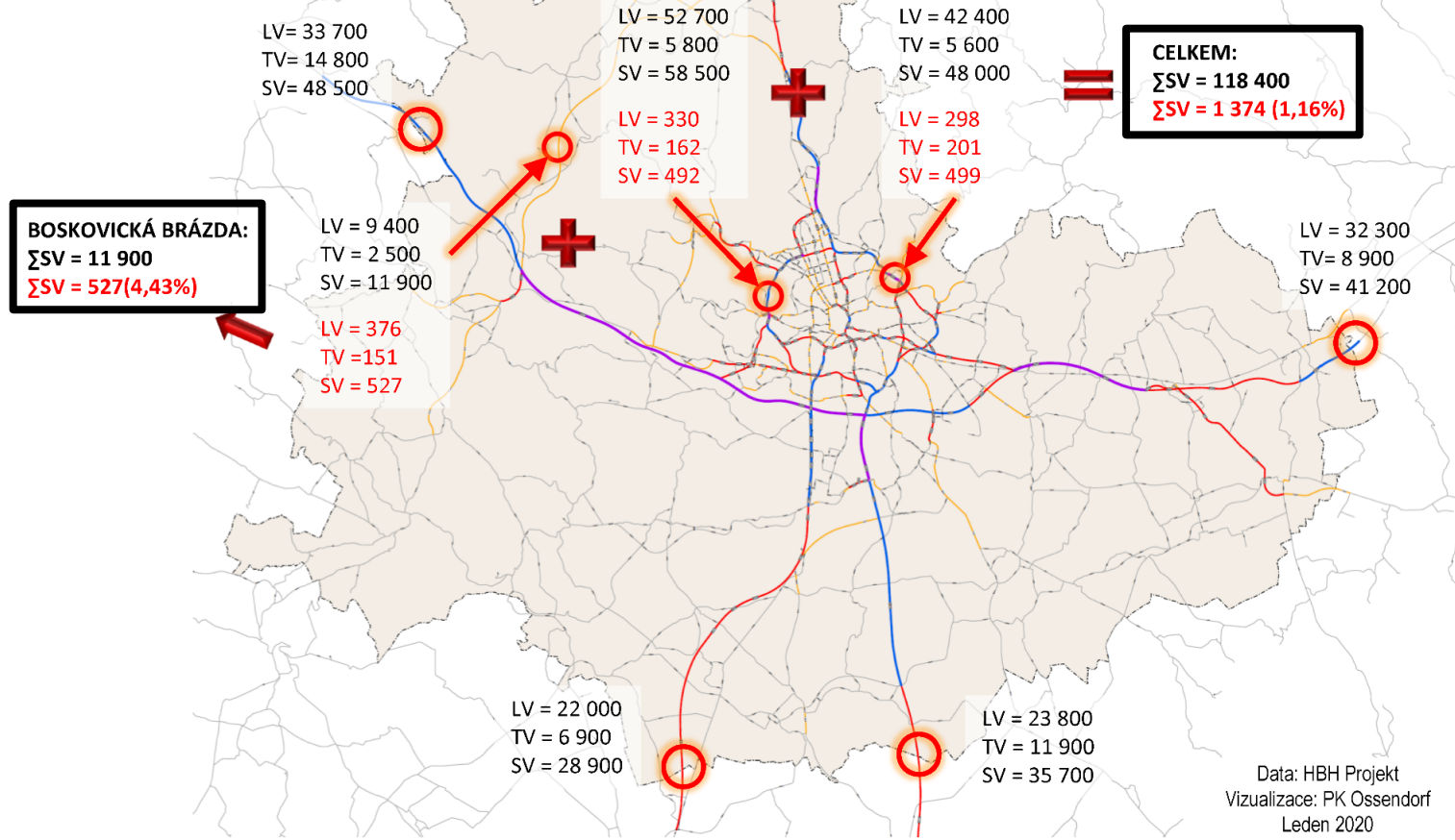
INTENZITY
TRANZITNÍ
DOPRAVY

INTENZITY DOPRAVY – VAR. D.6 (2035)
součet všech vozidel (SV_D6_f2)

60001 - 90000
40001 - 60000
18001 - 40000
10001 - 18000
0 - 10000

řešené území

Popisky: SV/TV (součet/těžká)



- ROZPTYLOVÁ STUDIE – ZCELA IGNORUJE VLASTNÍ DATA, NAVÍC JE ZATÍŽENA CHYBOU DOPRAVNÍHO MODELOVÁNÍ
- Detailně vysvětleno v rámci reakce na oponentní materiál RNDr. D.

- HLUKOVÁ STUDIE – PROBLÉM S PLATNOSTÍ 400 M OD KOMUNIKACE, NEZAHHRNUJY NEJISTOTY, ŠPATNÉ VYHODNOCENÍ
- Detailně vysvětleno v rámci reakce na oponentní materiál Ing. Š.K.

- **POROVNÁNÍ VARIANT – NENÍ UVEDENA DETAILNÍ METODIKA ANI JEDNOZNAČNÁ KRITÉRIA HODNOCENÍ VARIANT ...**
- ÚS JMK uvádí metodiku dostatečně detailní pro použití ve stupni územní studie. Metodika pro zpracování HS byla dodatečně doplněna do nadstandardní podrobnosti.
- Kritéria pro posouzení ve všech 3 typech porovnání (dopravně-urbanistické, životní prostředí, rozptyl a hluk) jsou v ÚS JMK zcela jasně popsána a odpovídají potřebám a stupni územní studie.
- Z pohledu životního prostředí a z pohledu hlukové a rozptylové studie jsou varianty hodnoceny kvantitativním způsobem, zatímco z pohledu dopravně-urbanistického jsou hodnoceny kvalitativním způsobem. Dopravně-urbanistické hodnocení zahrnuje popis a interpretaci komplexnější a informačně méně uzavřené reality, než je tomu v případě dvou druhých hodnocení. Užití kvalitativní metodologie je zde proto oprávněné a v rámci pragmatického rámce informačně užitečnější.

CELKOVÉ VÝSLEDKY POROVNÁNÍ

VŠECHNY VARIANTY JSOU LEPŠÍ NEŽ NULOVÝ STAV 00-2035;
KAŽDÁ Z VARIANT NĚJAKÝM ZPŮSOBEM POMÁHÁ BRNU

DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉ

VÝSLEDEK POROVNÁNÍ:

D.1 **D.3** **S.1** ✓
S.10

D.4 D.5 S.2 ?

D.2 D.6 S.3 ✗
S.4 S.5 S.6
S.8 S.9.3 S.9.4

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

VÝSLEDEK POROVNÁNÍ:

D.1 **D.3** D.5 ✓
D.6 **S.1** S.9.3

S.9.4 **S.10**

D.2 D.4 S.2 ✗
S.3 S.4 S.5
S.6 S.8

HLUK A ROZPTYL

VÝSLEDEK POROVNÁNÍ:

D.2 **D.3** **S.10** ✓
S.2 **S.1** S.3

D.5 D.1 S.4 ✗
D.6 S.5 S.8
S.6 S.9.4 S.9.3
D.4

POROVNÁNÍ Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

A/ OBYVATELSTVO

(váha - 26 bodů)

B/ BIOLOG. ROZMANITOST, FLÓRA, FAUNA, KRAJINA

(váha - 23 bodů)

C/ POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

(váha - 15 bodů)

D/ ZEMĚDĚLSKÁ A LESNÍ PŮDA

(váha - 15 bodů)

E/ HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

(váha - 10 bodů)

F/ KULTURNÍ DĚDICTVÍ

(váha - 11 bodů)

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

VÝSLEDEK POROVNÁNÍ:

D.1 **D.3** D.5 

D.6 **S.1** S.9.3

S.9.4 **S.10**

D.2 D.4 S.2 

S.3 S.4 S.5

S.6 S.8

POROVNÁNÍ Z HLEDISKA HLUKU A ROZPTYLU

- VYCHÁZÍ Z DOPRAVNÍHO MODELOVÁNÍ NULOVÝCH STAVŮ A NÁVRHOVÝCH VARIANT
- MODELUJE SE **PRO CELÉ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ** – ZJIŠŤUJE TAKÉ ZMĚNY ZÁTĚŽE UVNITŘ SOUČASNÉ ZÁSTAVBY
- VYUŽÍVÁ SE 3D MODEL BUDOV V CELÉM ŘEŠENÉM ÚZEMÍ
- SROVNÁNÍ VARIANT S NULOVÝM STAVEM 00-2035 A MEZI SEBOU
- VÝPOČTY HLUKOVÝCH ZÁTĚŽÍ JSOU ZPRACOVÁNY BEZ PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍ (S VÝJIMKOU UVAŽOVANÝCH TUNELOVÝCH ÚSEKŮ)
- **ZÁVĚR HLUKOVÉ STUDIE OBSAHUJE KONSTATOVÁNÍ (NE)POTŘEBY A REÁLNOSTI PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍ**

HLUK A ROZPTYL

VÝSLEDEK POROVNÁNÍ:

D.2	D.3	S.10	✓
S.2	S.1	S.3	
D.5	D.1	S.4	✗
D.6	S.5	S.8	
S.6	S.9.4	S.9.3	
D.4			

POROVNÁNÍ DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉ

- **DOPRAVNÍ INŽENÝRSTVÍ**

- ▶ – DOPRAVNÍ ÚČINNOST ŘEŠENÍ

- **URBANISMUS**

- ▶ – POROVNÁNÍ VLIVŮ NA USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ
A JEDNOTLIVÝCH SÍDEL

- **SOCIODEMOGRAFICKÉ PARAMETRY**

- ▶ – POROVNÁNÍ VLIVŮ NA OKRUHY
DLE ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADŮ

- **SYSTÉM TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY**

- ▶ – STŘETY S HLAVNÍMI TRASAMI TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

POROVNÁNÍ DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉ

METODIKA HODNOCENÍ

DOPRAVNÍ ÚČINNOST JE HLAVNÍM KRITERIEM HODNOCENÍ

Dopravní účinnost ovlivňuje:

- možnost dalšího rozvoje území
- možnost zlepšit životní prostředí a podmínky k životu
- možnost potlačovat tranzitující dopravu danou lokalitou a tím zlepšovat veřejný prostor centrálních oblastí.

OVLIVŇOVAT
dopravní toky
ve prospěch rozvoje
území



PODŘIZOVAT dopravním
tokům rozvoj území



**HLAVNÍ MĚŘÍTKO = možnost ovlivnění
dopravní situace v těch lokalitách/oblastech,
které jsou kritické či nevhodné**

POROVNÁNÍ DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉ

ČÍM VYŠŠÍ JE „DOPRAVNÍ ÚČINNOST“ DANÉ VARIANTY V URČITÉ LOKALITĚ, TÍM JE VARIANTA VÝHODNĚJŠÍ, NAPŘ.:

- nová trasa by měla **přinést vyšší pozitiva do území jak negativa**
- nová komunikace s možností optimálnějšího trasování či možných technických opatření „**odčerpá**“ **dopravu** z těch lokalit, kde nelze reálně ochranná opatření zrealizovat – tedy především ze stávající zástavby

DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉ

VÝSLEDEK POROVNÁNÍ:

D.1

D.3

S.1



S.10

D.4

D.5

S.2



D.2

D.6

S.3



S.4

S.5

S.6

S.8

S.9.3

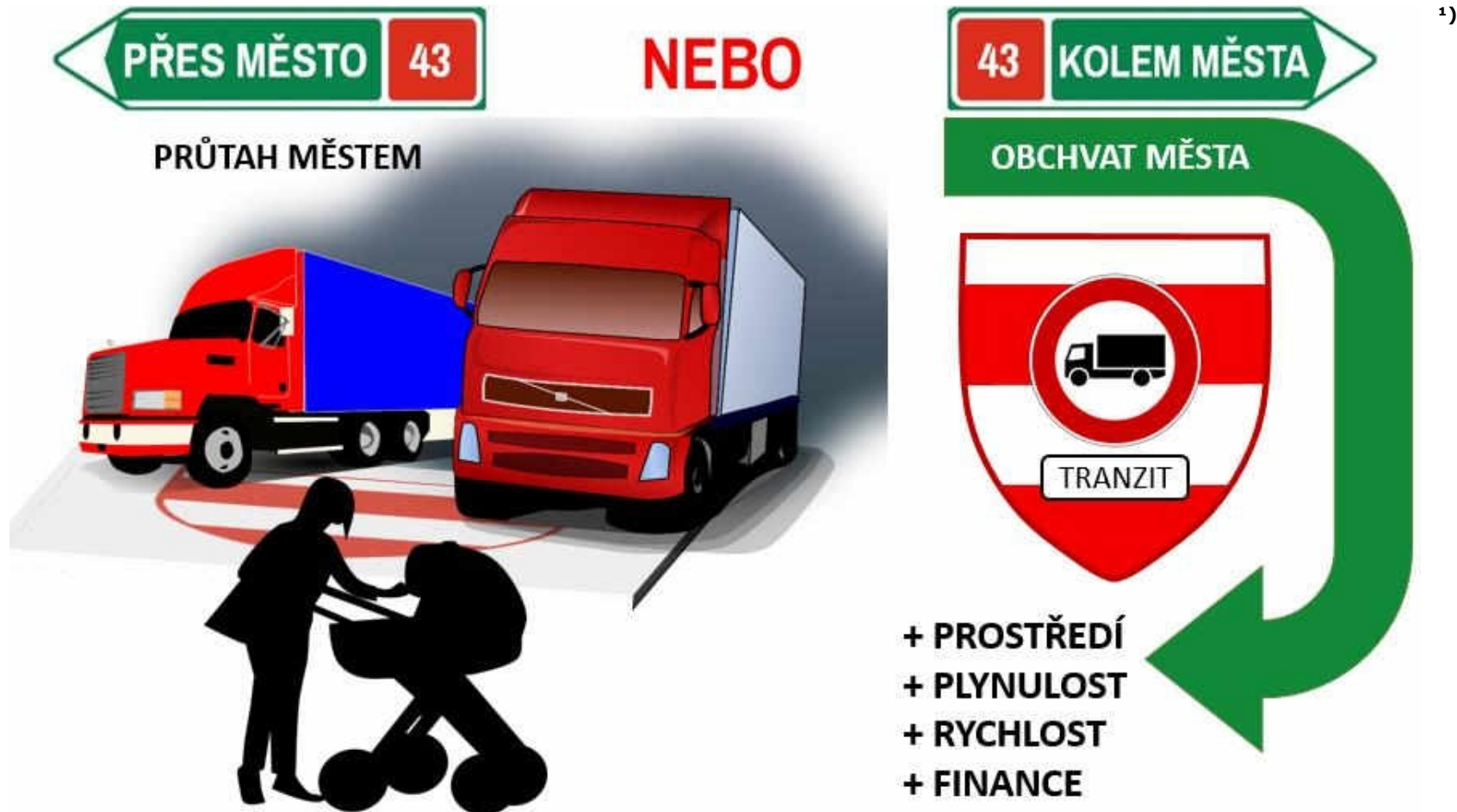
S.9.4

- **FINANČNÍ NÁROČNOST – NENÍ POSUZOVÁNO**
 - Posouzení finanční náročnosti nebylo v zadání územní studie požadováno.

JAKÉ JE TEDY SPRÁVNÉ ŘEŠENÍ?

PŘES MĚSTO 43 **NEBO** **43 KOLEM MĚSTA**

PRŮTAH MĚSTEM **OBCHVAT MĚSTA**



+ PROSTŘEDÍ
+ PLYNULOST
+ RYCHLOST
+ FINANCE

BYSTRCKÁ STOPA

BITÝŠSKÁ STOPA



BITÝŠSKÁ STOPA



NEBO

PRŮTAH MĚSTEM



- ❖ ŽENE AUTA DO MĚSTA
- ❖ NECHÁVÁ ROZDĚLENOU BYSTRČ



BYSTRČKÁ STOPA



OBCHVAT MĚSTA



- + PROSTŘEDÍ
- + PLYNULOST
- + RYCHLOST
- + FINANCE

- ❖ VĚTŠINOU MIMO MĚSTO
- ❖ V KRITICKÝCH MÍSTECH MĚSTO OCHRÁNÍ

*Citace z rozsudku NSS č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012
k ZÚR JMK*

„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) **není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné.** (...) Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. (...)”

Citace z rozsudku KS č. j. 65 A 3/2017 – 931 k ZÚR JMK 2016

„(...) **soud** důsledně zkontroloval jednotlivé záměry, jak jsou vymezeny v příloze 2 vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a na tomto místě **musí jednoznačně shledat, že postup zvolený odpůrcem (JMK) při zohlednění a zhodnocení kumulativních a synergických vlivů je zcela přezkoumatelný, odůvodněný a zákonný, dalo by se říct dokonce příkladný**, jednotlivé záměry jsou podrobeny důslednému posouzení a to včetně navržených opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů, (...).“

DĚKUJEME ZA POZORNOST

ΚΙΕΣΓΙΩΝΥΚ