

17) V celkovém hodnocení je vedle vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a ovzduší v rámci vymezeného koridoru (skupina kritérií HA), zohledněn také předpokládaný přínos jednotlivých variant k naplnění hlavního cíle všech navrhovaných dopravních řešení, kterým je snížení dopravní zátěže v území podél stávajících komunikací.

18) Předmětem hodnocení dle metodiky popsané v bodech 1 – 17 byly následující variantně vymezené koridory:

A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí strukturuje návrh plánovaných opatření do tří kategorií:

- opatření „koncepční“
tj. opatření na výběr koncepčních variant, a úpravy koncepce ZÚR JMK, tak aby byly vyloučeny, omezeny nebo kompenzovány zjištěné potenciálně významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí.
- opatření „společná“
tj. opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů, jež zpracovatel SEA doporučuje uplatňovat při upřesňování záměrů obsažených v ZÚR JMK do navazující územně plánovací dokumentace.
- opatření „projektová“
tj. opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů a požadavky na řešení identifikovaných problémů, které zpracovatel SEA doporučuje uplatňovat v dalších fázích projektové přípravy záměrů včetně „projektové“ EIA.

Koncepční opatření

- V rámci zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno podrobněji prověřit reálný průchod nadregionální a regionální silniční a železniční infrastruktury územím svazbou na OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb sídel v řešeném území a jejich pozice ve vztahu k Brnu jako jádru OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. V rámci prověřování posoudit varianty navrhovaných dopravních komunikací (silničních a železničních), součástí posouzení bude jejich hodnocení a to dopravně inženýrské, územně plánovací, ekonomické a vlivů na životní prostředí. Hodnocení vlivů na životní prostředí bude zpracováno přiměřeně pro účel územní studie z hlediska dopadů na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví (včetně dědictví architektonického a archeologického) a na krajinu. Proověřené řešení musí zohlednit i další záměry ZÚR JMK, které mohou vyvolat vlivy na ovzduší, obyvatelstvo a lidské zdraví (letecká doprava, logistické centrum). Proověřovaná řešení směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.

- V co nejkratší době rozhodnout o variantě trasy dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim a tuto trasu zpracovat do územně plánovací dokumentace.
- V co nejkratší době rozhodnout o trase jihozápadní tangenty města Brna a tuto trasu zpracovat do územně plánovací dokumentace.

Společná opatření

- U všech záměrů je nutno zajistit splnění hlukových limitů za podmínek definovaných platnou legislativou. V odůvodněných případech byla v rámci opatření doporučena rezerva 3 dB vůči hlukovým limitům²⁰.
- U záměrů, kde existuje potenciální riziko vlivu na lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:
 - silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou (hluk i znečištění ovzduší);
 - rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší);
 - železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou (hluk);
 - veřejné terminály s vazbou na logistická centra (včetně vlivů dopravy vyvolané na navazujících komunikacích);
 - poldry a hráze (krátkodobě vlivy zemních prací).
- Záměry výstavby elektrických vedení podrobně prověřit z hlediska jejich vlivu na krajinný ráz území.
- Koridory liniových záměrů při průchodu záplavovým územím v závislosti na místních podmínkách směrově řešit v nejkratší možné délce s cílem minimalizace vlivů na odtokové poměry (inundační mosty). Vyloučit taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině.

Opatření projektová

Projektová opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci identifikovaných negativních vlivů jsou pro plochy a koridory ZÚR JMK uvedena v přílohové části dokumentace.

²⁰ Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti, neboť reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají současné modelové výpočty a může tak vyžadovat větší rozsah ochranných opatření včetně s tím souvisejících územních nároků. Stejně tak ve využití území v okolí budoucí stavby může dojít ke změnám, přičemž významným aspektem pro rozsah protihlukových opatření jsou kromě funkce objektů a jejich vzdálenosti od komunikace také jejich konkrétní technické parametry. Výše této rezervy (3 dB) je stanovena na základě dosavadních zkušeností a dobré praxe, vyplývající ze zjištěných odchylek mezi výsledky modelových výpočtů (akustické studie) a reálné hlukové situace po dokončení stavby. Druhým důvodem je měřítko podrobnosti ZÚR, ve kterém není možné zohlednit technické řešení dané stavby.