

Bod programu č.: 14

Vyjádření k ZUR JmK

Obsah :

Rada předkládá zastupitelstvu návrh usnesení k Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Rada se zabývala situací kolem projednávání nových Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na svém 29/VII. zasedání dne 30.11. 2015 a doporučila zastupitelstvu přijmout usnesení k Zásadám rozvoje JmK, které tvoří přílohu tohoto bodu.

Příloha :

- Návrh přílohy usnesení

Návrh usnesení :

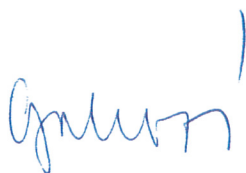
Zastupitelstvo MČ Brno–Tuřany

schvaluje

požadavky na RMB ohledně ochrany občanů před znečištěním ovzduší a hlukem z dopravy, které jsou vymezeny v příloze tohoto bodu.

V Brně dne 1.12.2015

Zpracovala:
Ing. Jitka Gallová



Předkládá:
Rada MČ Brno-Tuřany

Návrh usnesení:

Zastupitelstvo městské části Brno - Tuřany

s cílem zajistit účinnou ochranu svých občanů před znečištěním ovzduší a hlukem z dopravy

ž á d á

Radu města Brna, aby

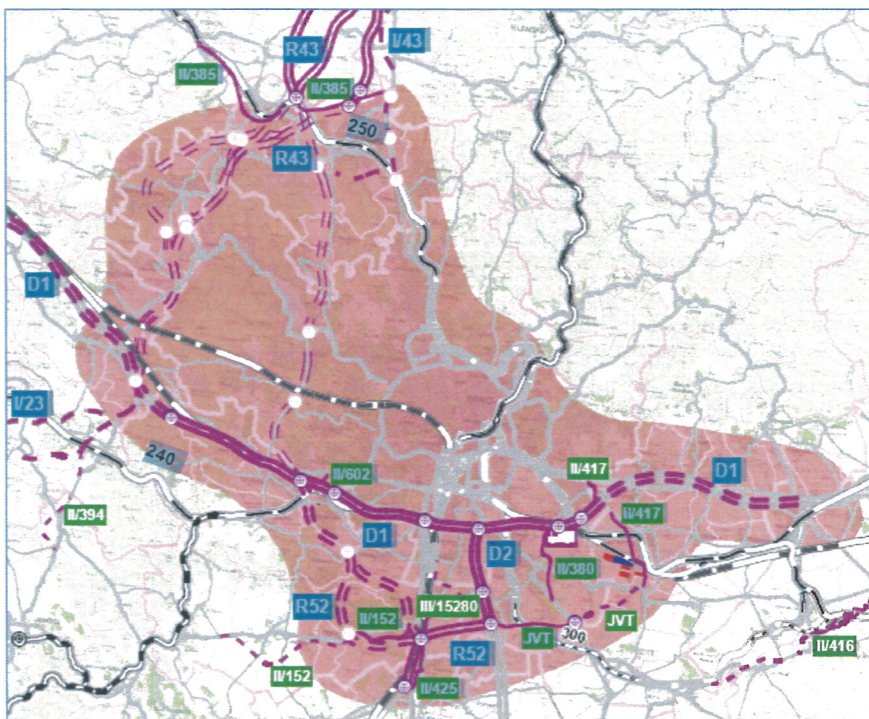
- prosazovala zakotvení řešení páteřní silniční sítě v brněnské aglomeraci přímo v aktuálním návrhu Zásad územního rozvoje JMK;
- důrazně odmítala odkládání řešení situace využíváním institutu územních rezerv;
- hledala shodu s okolními obcemi brněnské aglomerace na následujících principech a opatřeních, která požadujeme do pořizovaných ZÚR JMK zahrnout:
 - Je nutné plně dořešit návrh páteřní silniční sítě v JMK a především v brněnské aglomeraci. Další odklad řešení s odkazováním na následné územní studie a použití územních rezerv považujeme za nešťastný a ve svém důsledku za nepřijatelný.
 - Koridory páteřní silniční sítě je nutné v ZÚR vymezit tak, aby se snižovala, nikoli zvyšovala zátěž obyvatelstva znečištěným ovzduším a hlučností. Ta již na mnoha místech brněnské aglomerace dlouhodobě překračuje zákonné limity. Považujeme za nepřijatelné vymezovat v ZÚR nové koridory silniční dopravy tam, kde už jsou nyní překročeny limity pro ochranu zdraví obyvatel.

Výše uvedené principy požadujeme v ZÚR JMK konkrétně realizovat takto:

- Zkapacitnění dálnice D1 na šestipruhové uspořádání v úseku Kývalka – Holubice se stanovením účinných ochranných opatření v kritických úsecích (např. zakrytí dálnice D1 v úseku Brno-Bosonohy / Troubsko / Ostopovice a současná realizace obchvatu Brno – Bosonohy)
- Koridor rychlostní silnice R43 vymezit jako plnohodnotný obchvat celého města Brna a všech obcí na trase (tzv. varianta optimalizovaná MŽP). Odvedení tranzitní dopravy sever – jih na obchvat Brna odvede tranzitní dopravu z prostoru celého města, tedy i z VMO a na něj připojených radiál.
- Vypuštění tangent města Brna z návrhu s úkolem hledat jiná řešení, která zajistí maximální odklonění tranzitní dopravy z brněnské aglomerace na dálkové komunikace dle Politiky územního rozvoje R55 a S8 (viz např. Strnad, 2012) s podmínkou vybudování kvalitních obchvatů obcí na těchto trasách.

Návrh důvodové zprávy:

Kraj pořizuje nový krajský územní plán, tzv. Zásady územního rozvoje (ZÚR), kde se podle požadavků Zadání ZÚR schváleného Zastupitelstvem kraje v roce 2013 mají **vymezit** koridory celé páteřní silniční sítě JMK. Krajský úřad, jako pořizovatel ZÚR, se v prvním návrhu ZÚR zveřejněném v dubnu 2015 odchýlil od schváleného Zadání ZÚR a zveřejnil návrh, kdy celý střed JMK, t.j. i celé Brno a obce přilehlé k Brnu byly zahrnuty do oblasti, kde by nyní, tj. po 15 letech územně plánovacích aktivit kraje, **nedošlo k vymezení** páteřních komunikací, byly by vymezeny rozsáhlé územní rezervy a skutečné řešení by bylo odsunuto o řadu let (viz „vystínovaná oblast“ v obrázku níže).



Tento postup s nedokončením ZÚR pro oblast Brna by nejen zkomplikoval pořizování územního plánu města Brna, ale především by to vedlo k pokračující nepřipustné situaci, že do Brna je zavlékána dále a čím dál tím více dálková tranzitní doprava, a to v situaci, kdy Brno je zásadním způsobem dopravně přetíženo, vznikají kongesce dopravy a v oblasti Brna a jihu brněnské aglomerace jsou dlouhodobě a výrazně překračovány zákonné hygienické limity prašnosti a hluchosti, tedy je zde protiprávní stav poškozující veřejné zdraví. Tento protiprávní stav samospráva nemůže ignorovat.

Návrh ZÚR JMK navíc vede k dalšímu zavlékání dálkové tranzitní dopravy do oblasti Brna, a to trasami komunikací, které by nově ústily do oblasti Brna. Na jihu by to bylo **nové zavlékání dálkové dopravy nově vymezovaným tzv. transevropským baltsko-adriatickým koridorem** (v důsledku změny trasování komunikace R52 nově v ZÚR navrhované přesměřovat do Brna-Chrlic. Toto nešťastné řešení by vedlo k dalšímu a novému zavlékání dálkové tranzitní dopravy do oblasti MČ

Brna-jih s přímým následným dopadem přidané dálkové tranzitní dopravy vedené po dálnicích D2 a D1 uvnitř Brna, tj. s dopadem na MČ Černovice, MČ Tuřany a MČ Slatina. Současně bez vymezení R43 jako obchvatu města Brna by pokračovalo zavlékání tranzitní dopravy na radiály města Brna a na VMO. Toto by bylo umocněno vymezením R43 v úseku od Kuřimi k severu bez současného rozhodnutí o trase k dálnici D1. Je naprosto nezbytné, aby nejprve město Brno mělo možnost vyvést tranzitní dopravu na standardní dopravní řešení, tj. obchvat celého města, a teprve poté je možné k oblasti Brna zvažovat přivedení jakékoliv další tranzitní (včetně transevropské) dopravy.

Nevyjasněnost vymezení koridoru R43 vede i k problémům s výstavbou potřebného obchvatu MČ Brno-Bosonohy, s nemožností plně nakládat s územím v MČ Bystrc a MČ Kníničky (území bez územního plánu po rozsudku Nejvyššího správního soudu z roku 2010, kterým byl zrušen nezákonně vymezený koridor R43).

Současně by díky nedokončení ZÚR nebyla po řadu dalších let nijak řešena protiprávní situace s překročenými zákonnými hygienickými limity (viz přehled v příloze) v řadě městských částí.

Nedokončením ZÚR tak, aby pokrývaly plnohodnotně celé území JMK, by bylo ohroženo čerpání Evropských dotací pro programové období 2014 – 2020 (období čerpání do roku 2023) pro oblast Brna a brněnské metropolitní oblasti. Tím by ve městě Brně byl zastaven možný pokrok v přípravě nadmístních komunikací, včetně R43 jako obchvatu celého Brna.

Proto je navrhováno obrátit se na Radu města Brna s požadavky na důrazné odmítnutí postupu obsaženého v aktuálním návrhu ZÚR JMK a jednání o společném postupu v této věci s okolními obcemi. Text principů a opatření obsažený v druhé části návrhu usnesení je předjednaným kompromisním zněním, na kterém je možno očekávat se zastupitelstvy okolních obcí rychlou shodu.

Příloha: Nezákonný stav znečištění ovzduší v oblasti městského obvodu statutárního města Brna

Na území města Brna jsou dlouhodobě překračovány imisní limity škodlivých látek v ovzduší, stanovené právními předpisy pro ochranu zdraví lidí, a dochází zde i ke smogovým situacím. V Brně jsou doloženy významné a dlouhodobě se vyskytující nadlimitní koncentrace polévatého prachu PM_{10} a $PM_{2,5}$ a dochází také k překročení limitů karcinogenního a mutagenního benzo[a]pyrenu. Hlavním zdrojem znečištění ovzduší v této oblasti jsou mobilní zdroje, specificky silniční doprava. Předmětná oblast patří k oblastem s nejvíce znečištěným ovzduším v rámci České republiky. Autoritativní údaje jsou zveřejňovány Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ), viz např. grafické ročenky a tabelární ročenky ČHMÚ dostupné na www.chmi.cz.

Níže je uveden souhrn informací o znečištění ovzduší pro území městského obvodu Brno-Bosonohy, které je bezprostředně exponováno hlavní dálkové dopravní tepně České republiky – dálnici D1. Ostatní městské části v této oblasti zjevně jsou zatíženy podobně. Největší znečištění je zřejmě v oblasti MČ Brno-jih, kde se společně uplatňují negativní vlivy nejen dálnice D1, ale i dálnice D2, silnice I/52 a znečištění ovzduší z dopravy uvnitř Brna.

Jak je doloženo níže u několika ze sledovaných látek na tomto území, jejich koncentrace dlouhodobě překračují přípustnou míru znečištění ovzduší vyjádřenou tzv. imisními limity, vyhlášenými pro ochranu zdraví lidí a maximálními počty jejich překročení ve smyslu ust. § 3 odst. 1 a přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Zákon č. 201/2012 Sb. plně transponoval imisní limity, resp. „mezni hodnoty“ znečištění ovzduší, vyplývající z právních předpisů EU (ES), konkrétně zejména směrnice Rady 96/62/ES ze dne 27. 9. 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší, (dále jen směrnice 96/62/ES) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále jen směrnice 2008/50/ES).

a) Částice polévatého prachu PM_{10}

Podle přílohy č. 1 zákona o ochraně ovzduší jsou stanoveny imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení. Jedním z nich je limit pro prachové částice polévatého prachu frakce PM_{10} , který jako maximálně přípustné stanovuje, že denní průměr $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ pro koncentraci PM_{10} v ovzduší smí být překročen maximálně 35 dnů za kalendářní rok.

Jak je doloženo níže, tento limit byl v období, pro které jsou na www.chmi.cz zveřejněny naměřené údaje pro tuto škodlivinu, překračován významně a opakovaně. V posledním období došlo k překročení předmětného limitu v letech 2014 (51 dní), 2013 (41 dní), 2012 (45 dní), 2011 (65 dní) a 2010 (64 dní). Závažnost dokládají i maximální denní hodnoty znečištění, které z období, z které jsou uveřejněny údaje, přesáhly i 400 % denního limitu. Významnost problému dokládá i skutečnost, že v území nedochází za posledních téměř 20 let k žádné významné změně k lepšímu. Průměrné počty dnů s nadlimitním znečištěním $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ v kalendářních letech 2010 –

2014 (průměrně 53 dnů) nejsou žádným zlepšením oproti podobné pětileté periodě 2003 – 2007, ve které průměrný počet dnů se znečištěním $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ za kalendářní rok činí 55 dnů. Nadlimitní znečištění je tedy dlouhodobé a významné. Publikované údaje navíc nedokládají žádné zlepšování situace. Pokud tedy byla nějaká opatření provedena, byla buď neúčinná nebo převážil vliv nárůstu intenzit dopravy za dané období.

Nejbližší měřicí stanicí pro oblast Bosonoh byla do roku 2009 stanice ČHMÚ Brno-Tuřany. Údaje pro tuto stanici publikované ČHMÚ na www.chmi.cz lze shrnout do následující tabulky:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než $50\mu\text{g}/\text{m}^3$	Počet dnů s koncentrací PM_{10} přesně rovnou dennímu limitu $50\mu\text{g}/\text{m}^3$	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok s překročením denního imisního limitu $50\mu\text{g}/\text{m}^3$	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu $50\mu\text{g}/\text{m}^3$
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176 %
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176 %
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244 %
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	368 %
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430 %
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112,7	225 %
2005	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247 %
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %
2007	40		10	PŘEKROČEN	219,8	440 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196 %
2009	30		1	Nepřekročen	158,4	316 %

Od roku 2009 započalo rutinní měření na měřicí stanici Brno-Lány v těsné blízkosti městské části Brno-Bosonohy. Tato stanice je provozována městem Brnem a její výsledky také prezentuje ČHMÚ na www.chmi.cz. Údaje publikované ČHMÚ na www.chmi.cz lze shrnout do následující tabulky:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než $50\mu\text{g}/\text{m}^3$	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu $50\mu\text{g}/\text{m}^3$	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu $50\mu\text{g}/\text{m}^3$
2007	46	209	PŘEKROČEN	173,8	348 %
2008	MIMO PROVOZ	MIMO PROVOZ			
2009	24	40	Nepřekročen?	90,3	180 %

Rok	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀ <u>vyšší než 50 µg/m³</u>	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50 µg/m ³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v µg/m ³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v procentech vztažená k platnému limitu 50 µg/m ³
2010	64	29	PŘEKROČEN	151,0	302 %
2011	65	21	PŘEKROČEN	129,0	258 %
2012	45	24	PŘEKROČEN	147,3	295 %
2013	41	62	PŘEKROČEN	117,5	235 %
2014	51	23	PŘEKROČEN	90,2	180,4 %

Městská část Brno-Bosonohy ve světle nadlimitního zatížení přistoupila k vlastnímu měření profesionální měřicí stanicí pravidelně kalibrovanou výrobcem v Německu. Umístění této stanice bylo uvnitř zástavby Brno-Bosonohy mezi silnicí II/602 (stará pražská) a dálnicí D1. Údaje ze dvou roků kontinuálního měření dokládají očekávaný fakt, že ve středu městské části Brno-Bosonohy, která je přímo exponovaná dálnici D1 jsou naměřené hodnoty znečištění ovzduší předmětnou škodlivinou ještě výrazně vyšší než údaje o znečištění z měřicí stanice Brno-Lány, která umístěna 400 m od dálnice v území bez husté zástavby. V roce 2011 stanice v Brně-Bosonohách doložila 86 dnů s nadlimitním překročením oproti 65 dnům (tedy o 21 dnů více) než stanice Brno-Lány. Data ze stanice Brno-Bosonohy jsou shrnuta v následující tabulce:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀ <u>vyšší než 50 µg/m³</u>	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50 µg/m ³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v µg/m ³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v procentech vztažená k platnému limitu 50 µg/m ³
2011	86	34	PŘEKROČEN	165,1	330 %
2012	56	3	PŘEKROČEN	138,7	277 %

Vezme-li se v úvahu, že období, do kterého jsou dny s nadlimitním zatížením hlavně koncentrovány, je obdobím zhruba od poloviny října do poloviny března, pak doložené počty dnů s nadlimitním znečištěním dokládají, že v tomto období je v Brně-Bosonohách v dlouhodobém průměru každý třetí den dnem s nadlimitním znečištěním ovzduší a v některých letech je to dokonce každý druhý den. To nelze označit jinak než za katastrofickou situaci, kde nepochybně dochází k rozsáhlému poškození zdraví lidí, které není tolerovatelné a dávno již měla být přijata koncepční (územně plánovací) opatření na snížení počtu zdrojů znečištění v této oblasti, tj. především odvedení dálkové kamionové dopravy mimo celou oblast Brna a jejího hustě obydleného okolí. Je přitom mnoho let známo, že taková územně plánovací opatření jsou reálná a jak Jihomoravský kraj, tak i Ministerstvo životního prostředí měly dost času dávno tato územně plánovací opatření přijmout a zajistit zásadní nápravu v předmětné nadlimitně zatížené oblasti.

b) Částice polétavého prachu $PM_{2,5}$

Další škodlivinou sledovanou zákonem o ovzduší je polétavý prach frakce $PM_{2,5}$. Tato frakce je specifická tím, že je těsně spojena se znečištěním generovaným silniční dopravou. Imisní limit pro tento polétavý prach je zákonem stanoven na $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ průměrné koncentrace v kalendářním roce. Tato škodlivina se postupně začíná měřit na více lokalitách, nicméně již dnes je doloženo, že i tato škodlivina v dané oblasti způsobuje nadlimitní zatížení. Z dat publikovaných ČHMÚ na www.chmi.cz je možno doložit, že na měřicí stanici Brno-Lány byl překročen v řadě let za dobu rutinního měření touto stanicí od roku 2009. Zjištěné nadlimitní průměrné roční koncentrace byly $29,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v roce 2010, $28,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v roce 2011 a $25,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v 2014. Ani ve zbývajících letech to nebylo výrazně lepší neb např. v roce 2013 byla průměrná roční koncentrace $24,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (pouhých 0.2 pod limitem) a v roce 2012 byla průměrná roční koncentrace $24,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (pouhých 0.3 pod limitem).