

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 5 – Přípomínky Mgr. Martina Andera, Ph.D., člena Výboru SP ŽUB, k posouzení dopadů do životního prostředí

30. 9. 2016, od 10:00 hodin

sál Rady města Brna na Nové radnici, Dominikánské náměstí 1, Brno

Přípomínky Mgr. Martina Andera, Ph.D., člena Výboru SP ŽUB, k posouzení dopadů do životního prostředí

1. Protipovodňová ochrana: Vyjádření ke vztahu variant vůči rizikům povodní je třeba si vyžádat na OVLHZ MMB, který má tuto agendu v kompetenci, včetně budování systémů protipovodňové ochrany (PPO). Vyznačení inundace Q100 v mapových podkladech není věrohodné, především v oblasti Rosického nádraží, nutno aktualizovat na základě podkladů OVLHZ.
2. Problematika EIA: Je třeba podrobně analyzovat dopady zákona č. 39/2015 Sb. na platnost a použitelnost posouzení EIA ve variantě A. Pouhý odkaz na přechodná ustanovení tohoto zákona nic nevypovídá ve vztahu k případné časové náročnosti celého procesu. Zároveň je třeba upozornit, že v procesu EIA realizovaném před více než 10 lety nebyla vůbec hodnocena varianta Petrov, což snižuje objektivitu takového procesu.

Zásadně však nesouhlasím s poznámkou OUPR MMB o očekávatelných průtazích v procesu EIA ve vztahu k variantě Petrov. Jde o nepodloženou nekvantifikovanou spekulaci. Totéž by bylo možno tvrdit o schvalovacích procesech ve variantě A-Řeka. Už samotná délka územního řízení je toho důkazem.

3. SEA na dopravní koncepci: Platí totéž co u předchozího. Vyhodnocování probíhalo v minulosti bez posouzení a zhodnocení varianty Petrov. Je tedy potřeba podrobně prověřit, zda závěry takového procesu, který proběhl před 12 lety, je vůbec nyní možné bez úprav využít. JASPERS doporučuje SEA provést.
4. Dopady vedení VRT: Vzhledem k tomu, že VRT není zpracováno projekčně podrobně, je třeba v hodnocení konstatovat, že možné střety s chráněnými prvky jsou v rovině předpokládané, vzhledem k neurčitosti konkrétního technického řešení (např. výškového i směrového vedení) nelze nyní objektivně a seriózně vyhodnotit míru závažnosti střetu stavby s prvky ochrany přírody.

Např. střet s EVL Hobrtenky je možno omezit či úplně eliminovat úpravou technického (výškového) řešení.

5. Obecná charakteristika území – Hydrologické poměry: Tvrzení „Budoucí trasa VRT pro varianty B zasahuje do PHO vodního zdroje Brno – Svratka – Pisárky“ je nutno ověřit, pásmo hygienické ochrany (PHO) bylo pravděpodobně zrušeno společně s vodním zdrojem Pisárky (povrchová voda z tohoto zdroje se již pro Brno nevyužívá).
6. Kvalita ovzduší: Posouzení vychází z předpokladu, že vliv přestavby ŽUB na kvalitu ovzduší bude pouze v rovině emisí z provozu železnice („Vlastní provoz dokončené stavby nebude mít znatelný vliv na stav ovzduší v městě Brně. Trati jsou elektrizované a elektrizované budou i nové úseky.“) Zcela se ignoruje fakt, že jednotlivé varianty budou vytvářet různé dopady na kvalitu ovzduší z individuální automobilové dopravy, která bude projíždět po navržené síti (struktura železničního uzlu v jednotlivých variantách generuje různé celkové počty aut i různé zatížení navržené sítě. To lze sledovat na výstupech ze zpracované přepravní prognózy.) Bylo by vhodné toto vyhodnocení do posouzení vlivu na životní prostředí doplnit.
7. Varinata A – vodní zdroje: Chybí zmínka o složitých podmínkách pro zakládání staveb v oblasti jižního centra a nového hlavního nádraží kvůli proudění podzemní vody. Podklady má k dispozici OVLHZ MMB.
8. Varianta B: Tvrzení „Varianty B umísťují nové osobní nádraží do polohy pod Petrovem v prostoru křižovatky ulic Hybešovy, Nádražní a Nové Sady.“ není korektní. Nový vstup do hlavního osobního nádraží je v těchto variantách situován do prostoru poblíž křižovatky Nádražní a Husovy. Samotné osobní nádraží zůstává prakticky na stávajícím místě, s plánovaným budoucím rozšířením o podzemní stanici na západ od budovy Malé Ameriky.
9. Varianta B1, B1a, B1b, B1c, B1d, B1e, B1f: Tvrzení, že je ve všech těchto variantách nutná demolice OD Tesco, není pravdivé. Tvrzení se týká pouze subvariant B500, nikoli subvariant B300. Je nezbytné tedy informaci uvést korektně. Mimochodem, není vůbec zřejmé, proč je zrovna tento technický detail uváděn v popisu variant pro Posouzení vlivů na životní prostředí, neboť OD Tesco není chráněným objektem ani z pohledu ochrany přírody, ani z pohledu památkové péče. Navíc o demolici jiných staveb, byť jsou také nutné, se v jiných variantách autoři posouzení nezmiňují, není tedy třeba ji uvádět ani v tomto případě. U variant B2 nutnost demolice OD Tesco neplatí už vůbec.
10. Doporučení pro další stupně dokumentace: Hodnocení varianty B je tendenční, přestože střet s PR Černovický hájek je okrajový (dotýká se několika metry na hranici PR) a technicky řešitelný v následných stupních projektové dokumentace (změnou směrového řešení o několik metrů lze najít citlivější technické řešení ve vztahu k PR), v hodnocení se uvádí, že to je zásadní nevýhoda varianty B, přitom se toto tvrzení například vůbec netýká subvarianty B1f. Požadují opravit a uvést do objektivní, korektní roviny.

Požaduji hledat technické řešení minimalizující zásah do PR Černovický hájek, zvláště pak v subvariantách dvojkolejné trati v tomto úseku.

Také tvrzení „*Stejně tak může být u této varianty kolizní „průchod“ přes řeku Svratku z hlediska možného výskytu vranky obecné. Největší zásah do přirozeného vývoje ZCHD však představují činnosti týkající se ekologicky nejvhodnější oblasti, tj. toku řeky Svratky mezi ulicemi Heršpická a Komárovem, kde byl zjištěn největší výskyt vzácných druhů.*“ je ve vztahu k variantě B silně tendenční a neobjektivní. S výjimkou podvarianty B1c je zásah variant B1 do zmiňovaného úseku řeky minimální, konkrétně nijak zvlášť nepřesahuje rozsah stávajících tratí, v oblasti nákladového průtahu se dokonce zásah do koridoru řeky ve variantě B významně zmenšuje. Zato varianta A počítá v tomto úseku s významným rozšiřováním mostu (oblast jižního zhlaví nového nádraží, plánovaný most šířky 143 metrů), který zastíní regionální biokoridor Svratky, což autor posouzení naprosto opomíjí a nezmiňuje. Žádám tento aspekt v posouzení opravit a doplnit.

Tvrzení „*Vzhledem k tomu, že byla v městě Brně realizována řada protipovodňových opatření a stavba ŽUB je rozsáhlá, je možné, že bude třeba protipovodňová opatření doplnit.*“ je naprostý nesmysl. Ve spolupráci s OVLHZ je třeba uvést formulaci na pravou míru. Realizována kolem řek nebyla prakticky žádná protipovodňová opatření, mezi prioritními úseky PPO je i jižní centrum, ale pouze území na sever od nového nádraží ve variantě A-Řeka, což znamená, že v případně povodní bude území kolem nádraží na estakádě nadále částečně ohroženo zpětným vzduťm z níže položeného nechráněného úseku.