

Občanské sdružení Agora Břeclav
Šilingrova 1285/49, Břeclav, PSČ 690 02
AgoraBřeclav@email.cz / tel.: 604 959 629
IČO: 22870431

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor životního prostředí
Žerotínovo nám.3/5
601 82 Brno

V Břeclavi, 3. 5. 2010

Věc: Vyjádření k oznámení záměru **“Obchodní centrum Hobby Břeclav” – kód záměru: JHM825**

Sp.zn.: S-JMK 49562/2010 OŽP/ZI

Jako občanské sdružení břeclovských architektů a odborné veřejnosti, mezi jehož hlavní cíle patří ochrana urbanizované i neurbanizované krajiny, přírody, životního prostředí, ochrana kulturních a přírodních památek, kulturních hodnot a krajinného rázu a péče o veřejný prostor, především z hlediska územního plánování, urbanismu, architektury a designu, Vám na základě zákona 100/2001 Sb. zasíláme své vyjádření k výše uvedenému záměru.

Po prostudování předloženého **oznámení záměru** jsme nuceni konstatovat, že **vykazuje zcela konkrétní nedostatky, nepřesnosti a tvrzení, která jsou v rozporu se skutečností, případně účelovou interpretací faktů bagatelizuje dopady záměru na životní prostředí v dotčeném území** – a to především v následujících bodech:

1) bod B.I.3. Umístění záměru

Je mylně (a v dalších částech textu oznámení opakovaně) uváděno: *„Zájmové území se nachází na západním okraji města Břeclav při silnici I/55 směrem na Poštornou.“*

Zájmové území v žádném případě neleží na okraji města – naopak, je situováno v těžišti SÚ Břeclav (prostorovém a dopravním), na spojnici historických center městských částí Břeclav a Poštorná, 300m od náměstí TGM v Břeclavi, v blízkosti NKP břeclovského zámku a na hranici jeho ochranného pásma. Bezprostředně dotčené území je z urbanistického hlediska velmi složitým uzlem, v němž se setkávají a protínají funkce centrální smíšené zóny, občanské vybavenosti, ploch sportu a rekreace s významnými přírodními prvky - plochami zeleně, vodními toky, rybníkem, s památkově chráněnými plochami a objekty i s plochami výrobními a technickými – to vše dopravně závislé na jediné komunikaci, navíc ještě tranzitní s nadmístním významem – silnici I/55.

2) bod B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter obchodního centra, především jeho kapacita („*typ velké prodejny*“ – zastavěná plocha 4666m²) a uváděný sortiment generující značnou dopravní zátěž s dojížděnkou ze široké spádové oblasti (přesahující samotné město Břeclav) by snad byl vhodný na skutečný okraj města, nikoliv do lokality vybrané investorem.

„Zpracovateli projektové dokumentace a oznámení není známo, že by v dotčeném území byly připravovány záměry, které by svým charakterem mohly vést ke kumulaci vlivů s předkládaným záměrem.“ Ve skutečnosti je v blízkosti dokončováno či připravováno hned několik projektů, které ke kumulaci negativních vlivů povedou: probíhá rekonstrukce břeclovského zámku (dnes nevyužívaného), dále jsou projektovány úpravy zámeckého parku a zatraktivnění navazujících ploch s úmyslem vytvořit zde tzv. „bránu do Lednicko-valtického areálu“ – frekventovaný nástupní prostor pro turisty, směřující do přilehlého LVA i oddychovou zónu pro denní rekreaci. Před dokončením je výstavba několika bloků bytových domů. Vzhledem k dopravnímu napojení všech těchto záměrů na komunikaci na třídě 1. Máje dojde ke kumulaci negativních vlivů dopravy na této páteřní frekventované komunikaci – jediné spojení městských částí Stará Břeclav, Břeclav, Poštorná a Charvatská Nová Ves.

3) bod B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Investorovo zdůvodnění potřeby záměru: *„...dojde k rozšíření stávající obchodní sítě, sítě služeb města i vzniku*

nových pracovních příležitostí pro místní obyvatele“ je pochybné:

- uvedený sortiment a služby jsou již dnes v Břeclavi a nejbližším okolí dostupné ve stávající maloobchodní síti
- vznik nových pracovních příležitostí v tomto OC bude převážen úbytkem většího počtu pracovních míst v důsledku zániku stávajících maloobchodů se stejným druhem sortimentu, které zaniknou v nerovné konkurenci
Předložený záměr je v rozporu s platným územním plánem sídelního útvaru: přibližně čtvrtinou plochy zasahuje do ploch navržených pro sport a rekreaci; vedení přístupových - obslužných komunikací neodpovídá schválenému trasování.

Investor zcela ignoroval požadavek ÚPNSÚ Břeclav na umístování komerčních zařízení se zastavěnou plochou nad 1200m² – velkoobchod – do stávajících ploch Ok, které jsou v dosud nevyužitých kapacitách vyčleněny ve vhodnějších, skutečně okrajových částech města, kde bude optimální možnost dopravního napojení na připravovaný obchvat. Investor od počátku své úsilí soustředil na úpravu územního plánu – z hlediska koncepce ÚPNSÚ Břeclav i smyslu a cílů územního plánování obecně - zcela zbytečnou a vytvářející nebezpečný precedens v jádru města. Úprava ÚP a umístění záměru bylo zcela a maximálně podřízeno zájmům a hlediskům investora, nikoliv se zřetelem k dopadům záměru na organismus města, jeho obyvatele a životní prostředí.

Nebyly zpracovány – natož posouzeny - žádné varianty umístění záměru.

4) bod B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Obecné konstatování záměru „Zástavba v daném území je pro daný účel vhodná jak svým obsahem, tak architektonickým výrazem“ je v rozporu s popisem urbanistického i architektonického řešení následujícím v textu záměru.

Z hlediska urbanismu je stavba zamýšleného charakteru do vybrané lokality nepatřičná především svou kapacitou a objemem (cca čtyřnásobnou proti stávajícím provozovněm), funkčním typem degradujícím přiléhající rekreační, sportovní a oddechové zázemí města v přírodní enklávě – navíc na hranicích krajinné památkové zóny LVA, na hranici ochranného pásma (a na dohled) kulturní památky – breclavského zámku, jedné z mála historických dominant města, v blízkosti významného krajinného prvku, EVL a přírodního parku – Nivy řeky Dyje.

Architektonické řešení záměru je popsáno velmi obecně, není (kromě situace) doloženo žádnými výkresy či prostorovou vizualizací, které by dokumentovaly alespoň základní architektonický výraz objektů a jejich začlenění do bezprostředního okolí nebo širší prostorové a pohledové vazby. Chybí údaje o výšce stavby (uvádí se pouze „částečně dvoupodlažní“). Z popisu však vyplývají následující, pro krajinný ráz konkrétní lokality nevhodné charakteristiky: nepřiměřené architektonické měřítko kompaktního, nečleněného a velkého objemu hlavního objektu halového typu; plochá střecha o rozloze 4 666 m², krytá fólií; povrch fasád převážně z vlnitého plechu – barevné řešení není specifikováno.

Objem a charakter **terénních úprav** (více než 2m vrstva násypu v ploše cca 18 750 m², opěrné zdi výšky 2,5m) podstatně změní stávající charakter a členění terénu. Vzhledem k tomu, že celá plocha leží v pasívní záplavové oblasti a dnes funguje v podstatě jako přirozený dren lokality, měl by být posouzen vliv na spodní i nátokové vody.

5) bod B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Silnice I/55 je již dnes přetížená, několikrát denně s pomalu pojíždějícími kolonami a vytíženými pruhy pro cyklisty a se souběžnými či křížujícími trasami chodců. Z dopravního hlediska se nám umístění záměru jeví maximálně nevhodné a nebezpečné, obzvláště před realizací alternativního propojení městských částí Břeclav a Poštorná. V této souvislosti také citujeme Generel dopravy města Břeclav (DHV CR, s.r.o., květen 2005): „V současné době je silnice I/55 vedena intravilánem města ulicemi Lidická, Národních hrdinů, třída 1. máje, J. Skácela a Hraniční. Intenzity dopravy dosahované na nejzatíženějším profilu v centru města jsou cca 24 tis. vozidel/24 hod. V případě zachování stávajícího stavu budou intenzity dopravy v roce 2020 dosahovat cca 31 tis. vozidel za 24/hod a to pouze v případě zakonzervování rozvoje města v přilehlém území komunikace.“ Zdůrazňujeme, že se zde mluví o výhledu bez zamýšlené velkoobchodní!

Vzhledem k charakteru prodejního sortimentu a k nadmírnému významu záměru se uváděná cílovost zákaznické dopravy 75% jeví podhodnocená. Dále je třeba předpokládat, že část zákaznické dopravy bude realizována lehkými nákladními vozy, nikoliv jen vozy osobními. Dopravní nároky v období výstavby záměru (minimálně během masivních terénních úprav) překročí investorem udávané jednotky až desítky nákladních vozidel denně – se všemi negativními důsledky na dopravní zátěž i opotřebení vozovky v třídě 1. Máje. V době provozu OC pak může dojít k dalšímu výraznému nárůstu dopravy například změnou prodejního sortimentu na převážně potravinářské zboží – opodstatněnost těchto obav je již dnes podložena konkrétními indiciemi.

6) bod B.III. (Údaje o výstupech) 1. Ovzduší

V souvislosti se zvýšenou prašností během výstavby i během provozu OC upozorňujeme, že už stávající imisní zátěž tuhými znečišťujícími látkami frakce PM10 v hodnoceném území je nad úrovní imisních limitů, v případě maximálních

24 hodinových koncentrací je dosahována koncentrace nad hodnotou imisního limitu a také roční četnost dosažení této koncentrace je nadlimitní.

V části *Bodové zdroje znečišťování ovzduší* záměr zcela opomíjí možnost snížení emisí (a energetické náročnosti provozu objektu) využitím například solární energie nebo tepelných čerpadel pro vytápění, ohřev TUV, případně pro zisky elektrické energie a chlazení prostoru. „*Teplu pro vytápění objektů včetně ohřevu teplé užitkové vody bude zajištěno plynovými zdroji. Celková roční spotřeba plynu se předpokládá 64400 m³.*“

Jako *Liniové zdroje znečišťování ovzduší* oznámení záměru uvádí automobily pojíždějící v areálu a na příjezdové komunikaci. Vzhledem k již dnes přetížené dopravě na komunikaci I/55 (znova zdůrazňujeme – jediné možné spojení městských částí), projevující se denně několikahodinovými dopravními zácpami se souvislými kolonami, zasahujícími až do vzdálených obytných zón, bude zatížení emisemi z dopravy podstatně vyšší, než je v oznámení uvedeno a projeví se i ve vzdálenějších oblastech podél zmíněné komunikace i podél komunikací navazujících.

7) bod B.III.2. Odpadní vody – srážkové vody

V předložené dokumentaci nejsou brány v úvahu hodnoty přívalových srážek, a proto není reálně vyčísleno směrodatné odtokové množství dešťové vody ze zastavěných a zpevněných ploch v době přívalových dešťů. Tento problém má bezprostřední vliv jak na stavby a plochy nacházející se v širším území, tak na stavbu navrhovanou. Z předloženého materiálu je dále zřejmé, že nebylo provedeno důkladné hydrogeologické posouzení lokality. Navržené vsakování v ploše zájmového území je tedy velmi nejistým, možná i nemožným řešením. Uvažované alternativní odvedení těchto vod do přílehlé vodoteče - Pivovarského járku se jeví jako velmi problematické, ne-li nemožné, bez přímého negativního vlivu na okolí z důvodu jeho propojenosti na okolní síť otevřených vodotečí, ovládaných dle aktuálních stavů hladin systémem stavidel.

8) bod B.III.3. Odpady

Množství odpadu během provozu (uvedené investorem v tabulce) představuje v součtu zhruba 1 100 tun ročně.

Skladba odpadu neodpovídá deklarované skladbě prodejního sortimentu.

Jeho likvidace je popsána jen velmi obecně, není zahrnuta do vlivu na životní prostředí, stejně jako odvoz odpadu není zahrnut do uvažované dopravní zátěže.

9) bod B.III.4. Ostatní - Hluk

Oznámení záměru neuvádí hluk spojený s manipulací a s úpravou specifického sortimentu (stavebniny, dřevěné materiály,...) a se službami, uváděnými v záměru (např. pila). Hluk z dopravy - rozhodujícího zdroje – viz níže.

10) bod B.III.5. Rizika vzniku havárií

Samotný záměr riziko vzniku havárií nepředstavuje, ovšem další navýšení dopravy a zkomplikování již dnes složité dopravní situace na třídě 1. Máje zvýšená rizika přinese. Kromě automobilové dopravy je ve zmíněné vozovce po obou stranách vedena i velmi frekventovaná doprava cyklistická a důležité trasy dopravy pěší. Navíc se zde kříží s cyklotrasami a hlavními pěšími tahy mezi centrálními obytnými plochami města na jedné straně třídy a plochami občanské vybavenosti a jeho rekreační, sportovní a oddechovou zónou na straně druhé. Trasy jsou využívány nejen místními obyvateli, ale i pro cykloturistiku, jejíž nárůst je zejména v posledních letech značný. Za velmi nevhodné a nebezpečné pro tyto nejvíce ohrožené účastníky dopravy považujeme zejména investorem navržené křížení pruhů pro cyklisty při nájezdu do odbočovacích pruhů pro motorová vozidla.

11) bod C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Významný krajinný prvek, přírodní park je zároveň EVL – Niva Dyje, která zahrnuje i rybník Včelínek (v záměru mylně uváděn jako *Včelín*) a přílehlé lesní porosty - od plochy stavby je vzdálen zhruba 10m, nikoliv „*několik desítek metrů*“, jak je uváděno v oznámení. Podél odlehčovacího ramene Dyje západně od pozemku stavby, za rybníkem Včelínek, prochází nadregionální biokoridor, propojující i dvě nejbližší lokální biocentra. I když do něj formálně rybník a přílehlé porosty nepatří, prakticky jsou jeho přirozenou součástí. Ochranné pásmo lesa zasahuje do plochy stavby. Západní hranice staveniště je tvořena VKP (ze zákona) - vodním tokem Pivovarský járek.

Už jen z výčtu významných environmentálních prvků, které jsou prostorově svázány s dotčeným územím, by měla plynout potřeba důkladného posouzení vlivu záměru na jeho okolí.

12) bod C.II.2. (Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčené lokalitě) Ovzduší a klima

Uváděné hodnoty emisí převzaté z měřicí stanice Mikulov – Sedlec vzdálené 12km jsou vzhledem k rozhodujícímu vlivu koncentrované automobilové dopravy na podíl emisí v dotčené lokalitě naprosto irelevantní.

V dalším popisu stávající emisní zátěže používaná data, převzatá z Rozptylové studie JMK (s nedostatečně hustou sítí měřících bodů) namísto v lokalitě skutečně naměřených aktuálních údajů, považujeme pro stanovení stávajících emisí za neprůkazná a spíše podhodnocená. I z těchto dat ovšem plyne, že v případě tuhých znečišťujících látek frakce PM10 je zátěž v hodnoceném území již dnes nad úrovní imisních limitů v denních hodnotách i v roční četnosti překročení limitů.

Území Břeclavi patří (dle sdělení č. 8 MŽP ČR uveřejněném ve věstníku částka 6 z června 2009) mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) protože na 5,1% území je překročen denní imisní limit pro PM10 a na 5,1% území je překročen cílový imisní limit pro benzo(a)pyren.

13) bod C.II.3. Hluk

Oznámení záměru zcela pomíjí skutečnost, že zdroj hluku – doprava na silnici I/55 (třída 1. Máje) již v současné době nesplňuje hygienické limity hluku v úseku Břeclav – Poštorná (v km 132,496 - 137,681), tedy v úseku, který bude záměrem jednoznačně negativně ovlivněn. Dále chybí údaje o stávajících hladinách hluku v chráněném venkovním prostoru – plochách určených pro rekreaci kolem rybníku Včelínek.

14) bod C.II.4. Povrchové a podzemní vody

Území stavby leží v pasivním záplavovém území, v dokumentaci však není porovnána výška Q100 s úrovní podlahy. Plocha staveniště dnes funguje jako přirozený drén lokality a dochází zde k povrchové akumulaci vody. Objem a charakter terénních úprav podstatně změní stávající charakter a členění terénu a je důležité, aby byl posouzen vliv na spodní a nátokové vody.

15) bod C.II.6. Fauna, flóra, ekosystémy, krajinný ráz

Přestože se lokalita nachází na rozhraní urbanizované a neurbanizované krajiny s unikátními přírodními prvky, byl proveden pouze orientační botanický a zoologický průzkum, který i vzhledem k velmi nevhodnému ročnímu období (listopad) nemůže mít skutečnou vypovídající hodnotu. Lze předpokládat výskyt řady (i chráněných) rostlin a živočichů, vázaných na přítomné ekosystémy.

Mylně je uváděno: „Na řešené území OC nezasahují žádné významné krajinné prvky (ze zákona ani registrované)“ a dále: „EVL Niva Dyje (CZ 0624099) - její nejnižnější výběžek se nachází západně od stavby, od severní hranice staveniště je hranice EVL vzdálená několik desítek metrů.“ Ve skutečnosti na území OC zasahují VKP ze zákona – les a východní hranici tvoří vodoteč Pivovarský járek. Hranice EVL Niva Dyje je vzdálena cca 10 metrů od plochy OC a bude tedy v jeho dotčeném území.

Krajinný ráz území je mimořádný právě kombinací historických - kulturních a přírodních prvků: historické jádro lokality je určeno nemovitými kulturními památkami břeclavský zámek a zámecký park (tyto NKP oznámení záměru zcela ignoruje!) a navazující komponované krajiny Lednicko-valtického areálu (krajinná památková zóna, zařazená na seznam UNESCO). Umístění záměru, který je svou funkcí, velikostí – kapacitou a architektonickým výrazem pro vybranou lokalitu naprosto cizí, by vedlo k nevratné degradaci krajinného rázu a hodnoty dotčeného území.

16) bod C.II.7. (Ostatní charakteristiky zájmového území) Architektonické a historické památky

V oznámení záměru se nepravdivě uvádí: „Na zájmovém území výstavby ani v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádné architektonické ani historické památky podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o státní památkové péči a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky.“ Realizaci záměru budou necitlivě dotčeny NKP břeclavský zámek a zámecký park (jejich ochranné pásmo přiléhá k východní hranici místa stavby!) i nástupní prostor mimořádně cenné krajinné památkové zóny LVA. Přitom právě zámek, který je průběžně rekonstruován (dnes již staticky a stavebně zajištěn, nikoliv „ve velmi špatném stavu“, jak konstatuje text oznámení záměru) a navazující park jsou jednou z rozvojových priorit města Břeclav a na jejich rehabilitaci jsou vyčleněny značné prostředky.

17) bod C.II.7. ÚPD – Vymezení hranic ploch

Porovnáním situace a ÚPN je zřejmé, že předložený záměr je v rozporu s platným územním plánem sídelního útvaru: celou čtvrtinou své plochy zasahuje do ploch navržených pro sport a rekreaci; vedení v situaci navržených přístupových obslužných komunikací neodpovídá schválenému trasování. Tento nesoulad již svým rozsahem nelze charakterizovat jako upřesnění či úpravu, „která podstatně nezmění uspořádání území a vzájemnou proporcí ploch.“ Zvětšení plochy určené pro záměr je navíc na úkor plochy navržené jako sportoviště, která je zařazena do Věřejně prospěšných staveb – o čemž text záměru mlčí.

Deklarovaný soulad záměru s ÚPNSÚ Břeclav se odvolává na stanovisko MěÚ Břeclav, odbor stavebního řádu a územního plánování ze dne 20.10. 2009, doloženo je však vyjádření tohoto odboru ze dne 30. 3. 2010. Toto stanovisko ale ve výčtu pozemků uvádí a nerozlišuje čísla parcel zjednodušené evidence (pozemkového katastru) a čísla podle katastru nemovitostí, takže nelze jednoznačně určit, k jakému území se vlastně vyjadřuje.

18) bod D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, Sociální a ekonomické důsledky

Vliv záměru nelze omezit jen na jeho nejbližší okolí. Podle definice v zák. 100/2001Sb. je „*dotčeným územím* území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce“, nelze je tedy zúžit jen na *prostor a okolí záměru*. Záměr bude mít zdravotní vliv i na vzdálenější oblasti – především negativními důsledky dopravy (exhalace, hluk, zvýšené riziko nehod) podél silnice I/55.

V případě sociálních a ekonomických důsledků se dopady projeví na celé město: V nerovné konkurenci zaniknou tradiční prodejny v jádru města, pracovních míst ubude více, než nové OC vytvoří. A nejde jen o prodejny samotné – ty jako přirozená mikrocentra ve smíšených centrálních a obytných zónách udržují sociální život, pocit sounáležitosti a soudržnost obyvatel na lokální úrovni.

19) bod D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Zpracovatel oznámení záměru vychází při hodnocení z příložené Rozptylové studie. Upozorňujeme na následující rozpory, jež studie obsahuje:

Při hodnocení stávající emisní zátěže pracuje s údaji převzatými z Generální rozptylové studie JMK (s nedostatečně hustou sítí měřících bodů) namísto v lokalitě skutečně naměřených aktuálních údajů. Ty považujeme pro stanovení stávajících emisí za neprůkazné a podhodnocené. Podhodnocen je i hlavní zdroj nových emisí: počet parkovacích míst OC je 224 stání, nikoli 190, jak studie uvádí - tedy o 18% víc, než RS kalkuluje. Není pravda, že maximální emisní příspěvky vychází do prostoru vlastního areálu OC, naopak zasahují větší částí mimo areál, např. do ploch určených ÚPN pro sport a rekreaci - viz mapky. Opomenout při hodnocení vlivu na přiléhající plochy pro sport a rekreaci je absurdní.

S konstatováním zjištěním, že v případě tuhých znečišťujících látek frakce PM₁₀ je zátěž v hodnoceném území již dnes nad úrovní imisních limitů v denních hodnotách i v roční četnosti překročení limitů je v příkrém rozporu celkový závěr rozptylové studie: „*Celková imisní zátěž zájmového území (při zahrnutí vlivu všech ostatních zdrojů znečišťování ovzduší, např. bodových a dálkových přenosů znečištění) nebude dosahovat hodnot imisního limitu. (?)*“ S ohledem na výše uváděné výsledky výpočtu je možno předpokládat, že ani po zahájení provozu posuzovaného „*Obchodního centra HOBBY Břeclav*“ včetně záměrem vyvolaného nárůstu dopravy *nebude docházet k překračování imisních limitů NO₂ a PM₁₀ (?)* v hodnoceném území.“

Vzhledem k výše uvedeným rozporům, nedostatkům a naprosto dezinterpretujícímu závěru je doložená rozptylová studie nedůvěryhodná. Každé další zvýšení emisí způsobí i nárůst četnosti nadlimitních koncentrací a znásobí rizika negativních zdravotních dopadů.

20) bod D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci

Vyhodnocení vlivu hluku nelze omezit pouze na bezprostřední okolí záměru, doprava, hlavní zdroj hluku, bude negativně ovlivňovat okolí komunikace I/55 v mnohem delším úseku, probíhajícím i oblastmi bydlení. Oznámení záměru pomíjí, že zdroj hluku – doprava na silnici I/55 (třída 1. Máje) již v současné době nesplňuje hygienické limity hluku v úseku Břeclav – Poštorná. Dále v záměru úplně chybí vyhodnocení hlukové zátěže přilehlých venkovních chráněných ploch, určených pro sport a rekreaci – okolí rybníku Včelínek, navržená plocha sportoviště, plocha veřejné zeleně na ploše bývalého autokempu.

Závěr:

Rozsah a charakter záměru “Obchodní centrum Hobby Břeclav” považujeme v lokalitě vybrané investorem za naprosto neúnosné. V případě realizace záměru budou jeho negativní vlivy na dotčené území a na celý organismus města dlouhodobé, s nevratnými dopady na významné přírodní a kulturní hodnoty území a na krajinný ráz místa, na kvalitu životního prostředí, na zdravotní a bezpečnostní rizika pro obyvatele a také na sociální a ekonomické aspekty ve struktuře města.

Za Občanské sdružení Agora Břeclav

Ing. arch. Zdeněk Miklín
(předseda sdružení)