

Brněnská přehrada, jak ji neznáte ... 1

Údolní přehrada na řece Svatce

Brněnská přehrada leží na severozápadním okraji města Brna a její okolí se postupem času stalo nejnavštěvovanější rekreační oblastí v blízkosti města. Dříve se jí říkalo Kniňácká, neboť její stavbě byla zatopena obec Kniňáčky (blíže na tabuli č. 3).

Přehrada leží na řece Svatce, dříve nazývané též Svarcava, která je největším levostranním přítokem Dyje. Její povodí se rozkládá od severní části Českomoravské vrchoviny na jihovýchod přes Boskovickou brázu, Brněnský vyvýšený masiv a Moravský kras až do Dyjskovsko-řečteckého úvalu. Jeho délkou činí přibližně 115 km a šířka 60 km. Samotná řeka Svatka pramení na jihozápadním úbočí Zakořiny hory ve výšce 780 m. n. m. a svou pouť končí na soutoku s Dyjí, dnes v oblasti střední zátře Novomlýnských nádrží.

Nad soutokem s řekou Svitavou se nachází několik míst, která byla v minulosti zvažována pro možnou výstavbu přehrad, říční údolí se věnely relativně příkrymi svahy se tožnými místy zužuje jen na několik desítek metrů (v Borovnici, nad Veverskou Bítýškou, v Kniňáckách, nad Kominou, u Kamenného mlýna aj.). Ve vhodnosporáckých plánech z poloviny 20. století proto najdeme v tomto úseku až 9 přehrad.

K výstavbě přehrady právě v těchto místech bylo nakonec přistoupeno proto, že oblast zátopek (270 ha) se jevila jako nejméně kontroverzní. Největším problémem zde bylo předsídlení obce Kniňáčky a několik zásahů v oblasti Veverské Bítýšky (zatopení Tejkalova mlýna). V oblasti zátopek se však nenacházela zvláště hospodářská centrální půda, neprobíhala zde významná těžba nerostných surovin a ani důležitý lesní komplex nebyl stavbou narušen. Také cenné historické památky, které dnes můžeme obdivovat v blízkosti přehrady, ležely mimo předpokládanou zátočku (hrad Veveří, pozdně románská kaple Matky Boží nedaleko hrádi, centrum Veverské Bítýšky aj.).

Rekreační využití přehrady má historii dlouhou téměř jako přehrada sama. Její dokončení se datuje do roku 1940. Ačkoliv se po skončení války polykalo náše národní hospodářství s řadou potížemi, byla již rok po osvobození díky záměru organizátorů zahájena lodní plavba. První dvě výletní lodě pro 90 cestujících byly 5. května 1946 pokřtěny jmény Morava a Brno. O výlety na přehradu byl obrovský zájem i přes to, že tramvajová trať tehdy končila v Komině

a dál už museli vyletětci autobusem nebo po svých. Do staré Bystrce byla tramvajová doprava zavedena až v roce 1951. Stále rostoucí zájem občanů si vyžádal spuštění dalších lodí na vodu, a tak do roku 1961 k Moravě a Brnu přibývali ještě Uderník, Pionýr, Mir, Praha, Moskva, Bratislava a Kyjev. Od druhé poloviny 50. let pak vyrůstají v oblasti přehrad a rekreační chaty a zájem o využití oblasti k těmto účelům stále roste. Dokonce zde jednu dobu fungovala i „plavcovi prodejna Pramen“, která zásobovala chatáře čerstvými potravinami. Od 60. let až do současnosti má celý lodní park kapacitu až 1 500 osob. Na přelomu 80. a 90. let byly některé lodě rekonstruovány a přejmenovány, takže z Uderníka se stalo Brno, z Kyjeva Veverčí a z Moskvy na žádost primátora vznikl v roce 1993 Dallas.

Přehradní jezero je však také využíváno ke sportovním účelům. Kromě letního koupání, vyjížděk na lyžádkách a lodičkách či surfování je také dějištěm pravidelných veslařských a plaveckých závodů. V zimě, když hladina zamrzne, je zde možno spafit desítky bruslařů, lyžařů, rodin s dětmi na saních a mnoho dalších vyletníků.

Oblast Brněnské přehrady je přírodně velice cenná a rekreačně hojně využívaná, navíc je snadno dostupná městskou hromadnou dopravou. Brňáci v ní mají poklad, který jim obvyklé jiných měst mohou jen závidět. Území takové hodnoty je proto třeba chránit a snažit se ho uchovat i příštím generacím. Ty nás totiž budou soudit především podle toho, jaké podmínky k plnohodnotnému životu jim zde uchováme. Neznečištěný kus přírody má v tomto pohledu zajisté větší hodnotu než zamofněný vzhled a sedivé pruhy dálničního asfaltu.

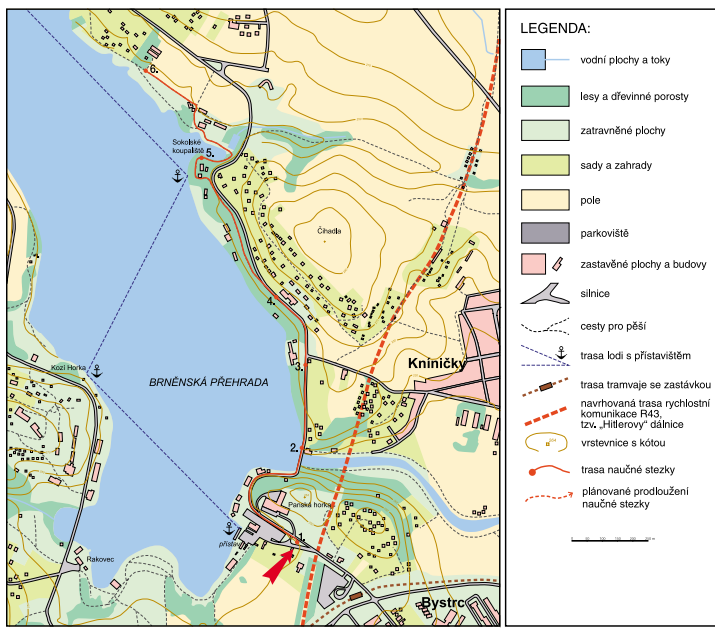
Údolní přehrada na řece Svatce v současnosti slouží především k:

1. zajišťování odběru povrchové vody z nádrže a z toku pod ní
2. zajištění odběru vody pro závlahy v Brně a pod Brnem
3. příležitostné výroby elektrické energie ve vodní elektrárně
4. snížení povodňových průtoků
5. rekreaci, vodním sportům atd.



Tato naučná stezka byla zbudována díky finanční pomoci, kterou NESEHNUTÍ poskytli: Nadace rozvoje občanské společnosti, Nadace Partnerství, Ministerstvo životního prostředí ČR, Open Society Fund Praha, Nadace VIA, The Regional Environmental Center a Nadace Služičko.

Naučná stezka



- Volně žijícím rostlinám a živočichům nezpůsobujeme násilí, není dovoleno negativně ovlivňovat žádné z nich.
- Poctivě dodržujeme pravidla omezující náš pobyt v chráněných územích, která jsou i v bezprostředním okolí této stezky – nevstupujeme mimo cesty, netráháme rostliny a neplašíme živočichy.
- Zapínat v přírodě rádio či magnetofon je zcela absurdní – vnitřní návštěvníkům nabízí širokou pestřejší koncert.
- Je výslovně zakázáno vyjízdit automobilem na nezapevněné plochy a na komunikace pro pěši a cyklisty.
- Zejména u vody nepoužíváme šampony, mýdla ani jiné chemické prostředky. Brněnská přehrada je zdrojem pitné vody.
- Oheň rozděláváme jen na přípustných místech, a to co nejšetrnějším a nejbezpečnějším způsobem.
- Navštívená místa přírody i veřejná prostranství zanecháme vždy v lepším stavu, než v jakém jsme je našli.
- Odpadky z našeho pobytu v přírodě vezmeme s sebou zpět domů, kde je podle možnosti zrecykujeme nebo podle druhu dáme tam, kam patří (do koše nebo do sběrných středisek odpadů – ekodů).
- Staré lahve jsou nejen ohybné, ale stávají se, podobně jako zbytky rybařských vlasů, smrtící pastí pro různé živočichy (vodní ptáci, malé myšičky, ještěrky a bročky) – kdykoliv se s těmito nástrahami v přírodě setkáme, neproděně je odstraníme a zneškodníme.
- Pokud narazíme na imýnské pastě na zvířata (tlučky, oka, železa, lepy, ještěří koše), jde o nezákonný lov – proto je neproděně odstraníme a případ oznamíme policii.

NEZÁVISLÉ SOCIÁLNĚ EKOLOGICKÉ HNUTÍ – NESEHNUTÍ

Ekologické problémy mají svoje sociální příčiny a také sociální důsledky. To nás vede k přesvědčení. Je problémy lidí a přírody se nedají řešit odděleně. Vlády, politické strany a velké finanční a průmyslové instituce vinou centralizace společnosti často nemohou být volány k zodpovědnosti za dopady svých rozhodnutí.

Částečné řešení vidíme v decentralizaci – přiblížení rozhodovacího procesu těm, jichž se rozhodnutí bezprostředně dotýká. Pokud má být efektivní, musí jít rukou v ruce s dobrouvolnou proměnou obecní – přesněm důrazu na kvalitní životní prostředí a dobré mezilidské vztahy.

- Naši snahou je této změně napomoci**
- ekologickým výchovou (pořádání přednášek, besed, výstav, seminářů, mítinků)
 - kampaněmi (na ochranu lidských práv, za práva zvířat, k místním ekologickým problémům)
 - vytvářením širšího hnutí a podporou občanských iniciativ

V současné době se NESEHNUTÍ zabývá těmito problémy:

- doprava (kampaně proti výstavbě rychlostní komunikace R43, tzv. Hitlerovy dálnice; akce na podporu železniční dopravy)
- lidská práva (aktivity proti rasové diskriminaci v České republice, kampaně proti militarismu)
- práva zvířat (kampaně Cirkusy ano, ale bez zvířat; Co se v koženiectví nedozvíte; propagace vegetariánství a veganství)

Příležitostně pořádáme akce, jejichž smyslem je vyjádřit podporu ochranným přírody a lidských práv u nás i zahraničím (za osvobození Tibetu, za práva původních obyvatel mexického Chiapasu, proti aktivitám firmy Shell v Nigérii). Veškerou naši činnost vyvíjíme nezávisle na stranických a ekonomických zájmech a vyhradíme nenásilnými prostředky. Mezi sebou rádi uvítáme každého, komu jsou blízka naše východiska.

U Brně a od Svitav bez dálnice R43

Historie projektu
 Sto metrů za Vašimi zády je zalesněný násep, který byl vybudován v rámci stavby tzv. Hitlerovy dálnice. Historie realizace tohoto projektu začala rokem 1938 a skončila v dubnu 1942 společně se zastavením všech civilních staveb na území protektorátu Čechy a Morava (podrobněji viz tabule č. 2).

Během 60 let se násep stal přirozenou součástí okolní krajiny, ale nemuselo by to tak zůstat, neboť již za komunistickeho režimu byla naplánována dostavba úseku mezi Brnem a Moravskou Třebovou jako spojnice mezi plánovanými dálnicemi D1 (Praha–Brno) a D35 (Olomouc–Hradeč Králové–Liberec). Dálnice D43 v trase kopruje „Hitlerovu“ dálnici byla do Územního plánu města Brna zanesena již roku 1981 a v roce 1985 jí vláda svým usnesením zahrнула i do územního plánu velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace. V důsledku přijetí Zásad rozvoje komunikačního systému města brněnských zastupitelstvem v listopadu 1991 se tato trasa objevuje i v závazné části Územního plánu města Brna. Vládní Koncepcí rozvoje dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla z listopadu 1993 jí přejímá jako rychlostní komunikaci R43.

Podmínky se změnily
 Na počátku čtyřicátých let měla vést silnice v blízkosti přehrady technické významu, po území dvou samostatných obcí a v dostatečné vzdálenosti od obydlí částí Brna. Dálnice R43 má proto nevýznamnější a nejnavštěvovanější rekreační oblast Brněnska a přivést tranzitní dopravu do samotného středu bystrckého sídliště. V uplynulých letech byly v bezprostředním okolí rozestavěné trasy vyhlášené mnohé přírodní rezervace a přírodní památky.

Proč není R43 správným řešením
 ● **Nikdo zatím přesvědčivě nedokázal její potřebnost.** Zatímco se vymáklájdící finanční prostředky nás všech na zpracování a dokumentace na tuto stavbu, nikdo z navrhovatelů zatím přesvědčivě nedokázal, že postavením R43 se skutečně městu odlehčí od automobilové dopravy, což je hlavním záměrem projektu. Naopak existují oprávněné obavy, že její efekt by byl právě opačný.

- **Stavba nové silnice není koncepčním řešením dopravních problémů města.** Jde o řešení velmi nákladné a málo efektivní. Tím, že auta budou jezdit jinou cestou, neeliminujeme negativní jevy, které způsobují (např. znečištění ovzduší).
- **Došlo by k narušení rekreační funkce Brněnské přehrady.** V místech, kudy dnes za pěkného počasí protulí davů navštěvnících přehradu k přístavištím, plážím, chatám a lesům, by měla stát mimoúrovňová křižovatka. Pod přehradní hrází by Svatcké údolí překlenul vysoký most za cca půl miliardy korun. Dopravní hluk a emise by rekreační oblast přehrady naprosto znehodnotily.
- **Výrazně by se zhoršily životní podmínky obyvatel Bystrce a dalších obcí.** Doprava, která by po dokončení R43 vyplnila nabízený prostor, by projížděla v těsné blízkosti obydlí tisíců lidí, v těsném sousedství škol, dětských hřišť a pracovišť.
- **Bylo by zlikvidováno několik chráněných území.** Na trase R43 leží přírodní rezervace Obříchv–Třešněnec, přírodní památka Skalky u přehrady, v těsné blízkosti se nachází také chráněné území Pekárna a přírodní park Bába.
- **Výstavbou R43 v celé její délce (72 km) by došlo k zavržení tranzitní kamionové dopravy do obytých částí města Brna.** Ze zahraničních zkušeností vyplývá, že stavba nové silnice nevyřeší problémy s dopravou na stávajících komunikacích, ale naopak přitáhne novou dalkovku i příměstskou dopravu. Zvýšením provozu se problémy jen prohloubí. Bystrci a přehradě tedy hrozí zhaňčení stovkami hlukových kamionů, přenesení části dopravy směrem do z Brna a zamoření okolí vyfukovými plyny a hlukem.
- **Došlo by k neměřitelnému zatížení Jundrovské kotliny.** Dnešní přírodní radiační údolí Svatky, vedoucí přes Zabovčický, Jundrov, Komin a Bystrc, má již jediným přiváděčem od Brna k nově R43. Tím by došlo k dalšímu dopravnímu zatížení této kotliny, kde již dnes lidé pociťují negativní důsledky dopravy nejen při inverzích.
- **Rozvoj automobilismu přináší řadu dalších problémů.** Na našich silnicích zabíje 4 až 5 lidí denně, pod koly automobilů končí životy desítek včel. Výstavba silnice a dálnice vyžaduje velký zábor půdy (polí, lesů, stavebních parcel aj.). Emise z automobilů se výraznou měrou podílejí na vzniku sklenkového efektu.

Co tedy bez dálnice R43?
 Zatímco vládám a magistrátům řešením dopravy od Hradeč Králové a Svitav do Brna a přes Brno je výstavba čtyřpruhových silnic R35 a R43, občanské iniciativy nabízejí ekonomicky efektivní, dopravně vyhovující a ekologicky nejvýhodnější řešení. Navrhují zhodnotit prostředky vložené v minulosti do výstavby obchvatů a přeložek na silnicích č. 35 a 43 (které ministerstvo dopravy zřejmě ignoruje) tím, že se v průběhu nejbližších let bude investovat do staveb dalších úseků (na I/43 je to 6 úseků o celkové délce 25 km). Ty odvedou z obcí na trase na rozdílu od poměrně vzdálených tras R35 a R43 veškerou dopravu, a to několiknásobně levněji. Zároveň, bude-li zde zachována jen dvoupruhová silnice, nevytvorí se volná kapacita lákající více lidí k jízdě.

Řešení vnitroměstské dopravy v Brně předpokládá dobudování chybějících částí velkého městského okruhu. Protože tranzitní doprava tvoří jen několik procent, lze ji za předpokladu zachování pouze dvou pruhů na silnici od Svitav po něm převést s jen malými škodami na vnitroměstské prostředí. Dále navrhuje chránit Brno před příjezdící dopravou výstavbou hliďaných zadržovacích parkovišť u méně zatížených linek MHD s výhledným integrováním táním parkovacího a jízdového MHD, neoklikanibusový nárůst parkovacích poplatků směrem do centra, postupné omezení parkování v centru města na parkoviště pro rezidenty a zejména zavedení příměstské vlakové a autobusové dopravy v krátkých pravidelných intervalech. Vnitroměstské dopravní problémy lze řešit mj. obourádným vstupem v MHD na směrech do centra, minimalizací přešlapů vzdáleností a zkracováním intervalů mezi spoji.

Hlavním dopravním problémem Brna je příliš velké množství aut příjezdících do centra a silná vnitroměstská doprava. Tranzitní doprava je ve srovnání s nimi problémem druhořadým. Správné řešení je tedy takové, které nezvyšuje celkovou kapacitu přiváděcí a vnitroměstských silnic.

Jako alternativu k prostorově náročné a pro životní prostředí škodlivé automobilové dopravě je nezbytné realizovat následující soubor opatření:



- upřednostnění povrchového MHD na křižovatkách
- změnit schéma MHD ve prospěch přímých linek a zejména linek protínajících centrum napříč
- zavést systém příměstské zelezniční dopravy v 30minutových taktu
- vybudovat čtyřpruhová parkoviště u zastávek méně vytižených linek MHD a současně omezovat možnosti parkování v centru (postupně, cca 10–20 let) a u nejbližších okolí centra vyhradit místa pro obyvatele centra
- vymezovat na hlavních územích samostatně jízdny pruhy pro autobusy, trolejbusy a cyklisty
- navrhnout iluce chodců, cyklistů a zelení, v centru zachovat a rozvíjet povrchovou MHD, obnovit tramvajovou linku přes náměstí Svobody
- nepřítvat finančními prostředky budování podzemní tramvaje a místo toho být vložít do rozšíření síti trolejbusových linek a zavedení nízkopodlažních autobusů s menším hlukem a emisemi (např. na zemní plyn)
- snížovat počet jízdních pruhů pro automobily na hlavních územích
- pro tranzitní dopravu dobudovat chybějící části velkého městského okruhu (zejména jeho východní částí), avšak lépe odstíněné od obytne zástavby, než jak jsou navrženy v Územním plánu