

Brno dne 17. září 2021
Č. j.: MZP/2021/560/1566
Sp. zn.: ZN/MZP/2020/560/137
Vyřizuje: RNDr. Miroslav Rokos
Tel.: 267 123 705
E-mail: Miroslav.Rokos@mzp.cz

Dle rozdělovníku

ZÁPIS

z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a § 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“), k záměru

„D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2“

konaného dne 7. září 2021 v sále hotelu Gregor, Nám. Svobody 6, Modřice, od 16:00 hodin.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 07.04.2020 bylo na MŽP předloženo oznámení záměru zpracované podle příl. č. 3 zákona Ing. Michalem Damkem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. MZP/2018/710/1715 ze dne 06.06.2018).
- Dne 28.04.2020 MŽP rozeslalo oznámení dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Informace o oznámení byla zveřejněna dne 04.05.2020 na úřední desce Jihomoravského kraje.
- Dne 17.06.2020 bylo zjišťovací řízení ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení, který byl zveřejněn na úřední desce Jihomoravského kraje dne 22.06.2020.
- Dne 27.05.2021 byla na MŽP předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu, zpracovaná opět Ing. Michalem Damkem.
- Dne 31.05.2021 MŽP rozeslalo dokumentaci DÚSC a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Informace o dokumentaci byla zveřejněna dne 07.06.2021 na úřední desce Jihomoravského kraje.
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 13 vyjádření (3 vyjádření DÚSC, 7 vyjádření dotčených orgánů a 3 vyjádření z řad veřejnosti).
- Dne 26.07.2021 byla uzavřena smlouva o zpracování posudku s Ing. Josefem Greslem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 58610/ENV/12 ze dne 11.07.2012, naposledy prodlouženo rozhodnutím MŽP č.j. 3198/ENV/17 ze dne

15.02.2017). Téhož dne byly zpracovateli posudku předány všechny podklady potřebné ke zpracování posudku.

- Dne 24.08.2021 rozeslalo MŽP informaci o konání veřejného projednání DÚSC a dotčeným orgánům ke zveřejnění. Informace o konání veřejného projednání byla zveřejněna dne 26.08.2021 na úřední desce Jihomoravského kraje.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 07.09.2021 od 16:00 hodin v sále hotelu Gregor, Nám. Svobody 6, Modřice.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byl pověřen (dle § 3 odst. 2 vyhlášky) RNDr. Miroslav Rokos, zástupce ředitele odboru výkonu státní správy VII MŽP.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, vyjádření DÚSC, dotčených orgánů a vyjádření veřejnosti k posouzení vlivů záměru „D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2“ na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

zástupci oznamovatele: Ing. Tomáš Hrdý (ŘSD), Ing. Jakub Nykodým (PK OSSENDORF)

zpracovatel dokumentace: Ing. Michal Damek

zpracovatel posudku: Ing. Josef Gresl

dotčené územní samosprávné celky:

dle informací podaných na jednání byli přítomni zástupci MČ Brno-Chrlice, Města Modřice a Obce Popovice.

Veřejnost se jednání zúčastnila v počtu cca 25 osob.

Celkem se veřejného projednání zúčastnilo cca 40 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájil RNDr. Miroslav Rokos (MŽP). V úvodu seznámil přítomné s programem veřejného projednání, představil zástupce jednotlivých stran a provedl časovou rekapitulaci jednotlivých kroků projednávaného záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“).

Za oznamovatele v úvodu vystoupil Ing. Jakub Nykodým, který shrnul důvody přípravy projednávaného záměru. Jedná se o prodloužení dálnice D52 na dálnici D2 včetně zkapacitnění D2. Cílem je odstranění bodové závady v rámci celoevropské dálniční sítě TEN-T – odvedení tranzitní dopravy z ulice Vídeňská a její převedení na D2. Bylo posouzeno více variant, předložená varianta představuje nejmenší zásah. Ing. Nykodým poté detailně popsal některé části stavby a zdůvodnil jejich návrh, zmínil se mj. i o protipovodňových opatřeních na D2 souvisejících s plánovaným navýšením kapacity.

Dále vystoupil zpracovatel dokumentace Ing. Michal Damek. V úvodu vysvětlil, že záměr je povinně posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., i přesto však bylo nejprve podáno oznámení podle přílohy č. 3, aby byly shromážděny podklady a připomínky k záměru a vlastní posouzení tak mohlo být co nejvíce precizováno. Zrekapituloval požadavky na dokumentaci formulované v závěru zjišťovacího řízení. Na jejich základě byla dokumentace zpracována a v jejím úvodu byly vypořádány i připomínky k oznámení záměru. Poté Ing. Damek shrnul výsledky rozptylové a hlukové studie a hodnocení vlivů na další složky životního prostředí. Komentoval návrh opatření na zmírnění dopadů záměru. Zvláště se věnoval kompenzaci za registrovaný VKP Mokřina u dálnice, který nelze ve stávajícím místě zachovat. Na závěr poznamenal, že připomínky uplatněné k dokumentaci bude vypořádávat zpracovatel posudku, Ing. Gresl.

Poté RNDr. Rokos otevřel diskusi.

První dotaz se týkal rozptylové studie, zazněl požadavek na upřesnění, v kterých lokalitách bude mít záměr mírně negativní vliv, jak bylo obecně řečeno. Ing. Damek k tomu sdělil, že obecně bylo hodnocení myšleno na celou stavbu, někde dojde ke zlepšení, někde částečně ke zhoršení. V potenciálně kritických místech podél trasy byly stanoveny výpočtové body, kde se specifikovala změna místní zátěže. Tazatel upřesnil, že je z Popovic, proto ho zajímá situace v obci, zejména znečištění prachem a zplodinami z dopravy. K tomu byla promítnuta mapa izolinií v části trasy u Popovic a autor rozptylové studie podal vysvětlení. V oblasti Popovic nějaký přírůstek bude, ale hygienické limity překročeny nebudou.

Dále se přihlásil občan z Modřic, který hovořil o tom, že od r. 2006 usiluje o vybudování protihlukové stěny na jižním obchvatu (silnice II/152 kolem Modřic), avšak marně. K tomu bylo konstatováno, že realizací záměru se doprava na II/152 zredukuje cca z 15000 vozidel na 8000, hluková situace se tedy pro Modřicelepší.

Obyvatelka Modřic vznesla několik dotazů, na které odpověděl Ing. Hrdý: kdy se plánuje výstavba (2030), kdy bude ŘSD jednat s vlastníky pozemků (nejdříve po vydání ÚR, reálně po zpracování DSP), jak bude jednat s majiteli, kteří řeknou ne (upraveno zákonem), jaká bude

výkupní cena pozemků (vychází z ceny obvyklé, která se násobí koeficientem stanoveným zákonem), zmínila se i o kauze paní Havránkové (už je vyřešeno, vlastník může požádat i o směnu), zda lze najít dokumentaci na internetu (Informační systém EIA: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV7200?lang=cs). S odkazem na včerejší zasedání zastupitelstva Modřic, kde se o věci hovořilo, odkázala na úvodní informaci, že záměr byl v r. 2015 předložen obcím. Trasa vedoucí lokalitou „Na rybnících“ měla jít mimoúrovňově, což asi tak není. K tomu se vyjádřil Ing. Nykodym, že záměr byl prověřen v několika variantách, současná je pro Modřice příznivější. Paní namítla, že dříve bylo možné dojít pěšky k různým lokalitám, během let však silnice tyto možnosti omezily, to platí o pro tuto stavbu. Lidé už nebudou moci nikam jít, budou odříznuti. I Mokřina bude zničena, náhrada bude kdoví kde. S tím Ing. Nykodym nesouhlasil a vysvětlil postup při umístění a realizaci nového biocentra. Co se týče průchodnosti, trasa bude sice na násypech, ale v místech vodních toků budou postaveny až 100 m dlouhé mosty umožňující průjezd. Veškeré cesty i cyklotrasy budou obnoveny. Průchodnosti nebude bránit ani oplocení a protihlukové stěny.

Další účastník diskuse se dotázal na přílohu č. 6 dokumentace – dopravně inženýrské údaje. Zajímalo ho, jak se autoři dopracovali ke schématu dopravy v ní uvedeném, připojený komentář je velmi krátký. K tomu sdělil Ing. Nykodym, že tyto podklady oni nevytvářeli, model je převzatý ze ZÚR JMK a oni na něj navázali. Ke způsobu jeho zpracování se proto nemůže vyjádřit, to sem nepatří. Tazatel oponoval, že je to podstatná věc, protože na model dopravy navazují další studie. Ing. Nykodym upřesnil, že může podat jen souhrnnou informaci, z čeho dopravní model vycházel, a popsal jeho zdroje. Následovala diskuse tazatele s Ing. Nykodymem, zda jsou v modelu zahrnuty veškeré zdroje, konkrétně lokality s plánovanou výstavbou (např. komerční zóny – konkrétně byl zmíněn Globus). Tazatel byl toho názoru, že v modelu žádné rozvojové oblasti započítány nejsou (dával to jako připomínku i při projednávání ZÚR) a upozorňuje na to zpracovatele posudku. Ing. Nykodym naopak tvrdil, že všechny rozvojové plochy do r. 2035 jsou v modelu započteny pomocí růstových koeficientů. Tazatel upozornil, že z přílohy č. 6 vyplývá, že jsou započteny pouze plánované dopravní stavby, nikoli rozvojové oblasti, které vyvolají další dopravu – např. plánovaná výstavba v Přízřenicích a Heršpicích. Ing. Nykodym reagoval, že model počítá s obecným rozvojem, na němž jsou postaveny růstové koeficienty. To zahrnuje zdroje dopravy z rozvojových ploch, nikoli z dopravní sítě, která dopravu pouze přesouvá. Tazatel s tím nesouhlasil, dle jeho názoru zmíněný masivní rozvoj na jihu Brna nemůže odpovídat obecným rozvojovým koeficientům. Opět zmínil přílohu č. 6 s tím, že údaje v ní nesouhlasí s těmi v dokumentaci. Způsob vyhodnocení vlivů včetně vytváření podkladů musí být přezkoumatelný. Ing. Nykodym odpověděl, že model dopravy nelze nikdy dopracovat do posledního čísla, celkově však hodnoty odpovídají, případné odchylky nejsou pro výsledek podstatné.

Tentýž účastník měl ještě doplňující otázku, proč na křižovatce Rajhrad chybí propojení ve směru z Brna na jižní tangentu a naopak. Ing. Nykodym odpověděl, že směrem z Brna určité propojení je, byť ne komfortní, v opačném směru není, bylo by nákladné a málo přínosné, lze ho ale dodatečně realizovat.

Dále se do diskuse přihlásila paní s dotazem, jaký pozitivní přínos bude mít stavba pro obec Popovice. Ing. Nykodým řekl, že to lze těžko hodnotit. Je zřejmé, že umístění stavby nebude obcí vnímáno pozitivně, nicméně jsou navržena opatření, která budou negativní vlivy co nejvíce eliminovat. Je vždy složité v zastavěném území hledat optimální průběh trasy, má však za to, že zvolená trasa je navržena s minimalizací dopadů. Další dotazy se týkaly konkrétního průběhu dálnice kolem Popovic, zda na ni bude možné u Popovic najet, zda se mění spojení s Rajhradem a Brnem. Otázky byly zodpovězeny za pomoci promítnutého situačního nákresu.

Poté vystoupila paní zastupující obec Popovice. Úvodem konstatovala, že obec Popovice je stavbou asi nejvíce postižena. Posílali obsáhlé vyjádření, neví, jak bude vypořádáno. Základní problém vidí v nezohlednění plánovaných dopravních staveb – D43 a JZ (jihozápadní) tangenty, propojující jižní tangentu s D1. K tomu podotkl Ing. Nykodým, že JZ tangenta už byla ze ZÚR vypuštěna, nadále se s ní nepočítá. S D43 se počítá a doprava z ní se na jižní tangentě projeví, je s ní v dopravním modelu počítáno. Další otázka se týkala dopravního modelu, který obec také připomínkovala, konkrétně mezinárodní kamionové dopravy; je tu obava, že nová komunikace ji sem zavleče. K tomu bylo řečeno, že tranzitní doprava bude využívat celé sítě dálnic, počítá se, že část odvede plánovaná D55. Dokončením sítě dálničních komunikací se dopravní zátěž celkově sníží. Paní zastupující Popovice namítla, že stavbou se přivádí další kamionová doprava do zastavěného území, do brněnské aglomerace, přitom existovaly návrhy, které ji odvedly jinudy. Nejsou tak plněny podmínky EU nezavlékat tranzitní dopravu do aglomerací. Ing. Nykodým oponoval, že záměr odvede dopravu z Vídeňské, i když chápe, že to obec Popovice vidí jinak. Vliv D2 na Chrlice není významný, hluk z ulic samotných Chrlic je vyšší. Pokud se někde zvýší intenzita dopravy, nemusí to nutně znamenat negativní dopady na okolí. Je vyhodnoceno, kde může docházet ke střetům, a tam jsou navržena opatření. Je však nutno si uvědomit, že realizací záměru se celkový objem dopravy nenavýší, protože ta zde již existuje. Síť TEN-T již existuje, cílem je ji zkvalitnit. Následoval dotaz, jak je možné, že vliv na zdraví obyvatelstva je vyhodnocen jako kladný, když všechny ostatní ukazatele jsou mírně negativní. Na to odpověděl Ing. Damek s odkazem na jednotlivé studie. Hluk z dopravy v území se nezvyšuje, pouze se přesouvá do méně obydlených míst. I když v případě Popovic se trasa dostane do blízkosti obce (na což paní zastupující Popovice znovu poukázala), jsou navržena taková protihluková opatření, aby byly dodrženy hlukové limity. Je zřejmé, že kde nic není a něco tam vznikne, vždy existují nějaké vlivy. Jde o to, zda jsou akceptovatelné. Vzhledem k tomu, že koridor byl v ZÚR JMK vytyčen, byl shledán jako akceptovatelný a ve veřejném zájmu.

Diskutující dále upozornila, že hluková studie byla zpracována v prosinci 2020, kdy v důsledku opatření proti koronaviru dosahovala doprava podstatně menších intenzit. Dle jejího názoru pak nemůže odrážet skutečný stav za plného provozu. Ing. Damek na to odpověděl, že hluková studie musí být součástí dalších stupňů PD, výsledky tedy budou ověřovány a aktualizovány pro situaci, kdy již bude zpřesněno provedení stavby a umístění protihlukových stěn.

Na to navázal Ing. Gresl, zpracovatel posudku, s tím, že on bude námítky vypořádávat. S písemnými připomínkami se již seznámil. Předběžně může říci, že bude mít další požadavky na zajištění opatření proti hluku a ověření jejich účinnosti, což se promítne do podmínek stanoviska. Přihlásil se však hlavně proto, aby vysvětlil, že je sice pravda, že v době měření byla nižší intenzita provozu, avšak jednalo se o měření kalibrační, které sloužilo pro kalibraci modelu. Součástí takového měření je i sčítání vozidel, aby bylo možné přepočítávat výsledky pro vyšší intenzity provozu. Nemůže se tedy stát, že na základě skutečnosti, že měření probíhalo za menšího provozu, by byl celý model podhodnocený. Programy k tomu jsou vysoce sofistikované.

To doplnil Ing. Hrdý a uvedl, že KHS požaduje měření po realizaci stavby k ověření účinnosti protihlukových opatření s tím, že nenaplní-li se předpoklady, musí být učiněna dodatečná opatření. Limity hluku se musí splnit.

Pokračovala výměna názorů týkající se měření hluku, opatření proti hluku, počtů vozidel, a tedy opět dopravního modelu, nutnosti jeho zpřesnění v dalších stupních přípravy. Bylo také zmíněno, že koridor byl schválen v rámci ZÚR (bylo vybíráno z více variant), kdy i obce měly možnost se k tomu vyjádřit, nyní jde především o to, eliminovat negativní dopady. Každá silnice bude mít na někoho vliv, hledá se řešení, aby bylo ovlivněno co nejméně obyvatel. Na jedné straně se situace pro obec Popovice zhorší, ale v oblasti Modřic a ulice Vídeňské se situace zlepší pro obrovské množství lidí. Na stávajících komunikacích opatření ani dělat nelze, kdežto novou stavbou se doprava přesune do nové trasy, kde se účinná opatření realizovat dají.

Paní zastupující Popovice řekla, že to sice chápe, ale to nemění nic na tom, že obci Popovice to nic nepřináší, pouze dopady na zdraví a životní prostředí.

Ing. Damek ještě doplnil, že vydáním stanoviska EIA s podmínkami posuzování nekončí, v dalších řízeních bude vydáváno stanovisko k ověření změn, kde budou hodnoceny případné změny projektu. Přitom v době uvedení do provozu může dojít i ke zlepšení situace, např. hojnějším používáním elektromobilů. V reakci na průběžné námítky doplnil Ing. Nykodým, že v rámci území ČR nelze najít trasu pro dálnici, která by svedla dopravu zcela mimo obydlené oblasti.

Dále se přihlásil účastník, který navázal na diskuse o budování sítí komunikací a dopravních modelech. Upozornil, že doprava pokračující po D2 za křižovatkou u Chrlic vede do Brna. Nevidí tedy, kde se vyhýbá aglomeraci. Navíc i obec Popovice je součástí brněnské aglomerace. Nesouhlasí s názorem, že jiné řešení neexistuje, autorizované studie dokazují, že jsou jiné možnosti vedení tranzitní dopravy. Jde o již zmíněnou D55, dále silnice na Znojmo, Jihlavu a Prahu. Absurdita zavádění dopravy na Prahu přes křižovátku D1 a D2 je zřejmá. Nebyly zmíněny intenzity dopravy na D2. I podle ZÚR jsou odhady 85000 vozidel za den v r. 2035, ale je tam problém chybného dopravního modelu, což lze ukázat na hraničním bodě v Mikulově. Tam je předpověď intenzity dopravy na rok 2035 v hodnotě, která byla překonána už v r. 2016. Rozdíl mezi údaji z rakouské a české strany činí cca 10000 vozidel. Těžká nákladní doprava na jihu Brna vzrostla v r. 2016 na 220% oproti roku 2010. Existuje mezinárodní studie, která to predikovala,

tato skutečnost však zde nebyla zmíněna. Brno je již přetížený dopravní uzel a místo toho, aby se doprava odvedla mimo, zde se obhazuje průtah. Přesunutí tangenty od Modřic k Popovicím není řešení. MŽP správně požadovalo vyhodnocení vlivu dopravy, která vznikne na TEN-T, ale nikdo to neudělal. Udělal se model JMK vycházející z hodnot na hraničních bodech, pokud jsou však tyto hodnoty chybně zadány, je chybný i model – viz příklad Mikulov. Je nutno vidět, odkud kam tranzitní doprava vede. Toto je doprava z Vídně. Dosud jsme chráněni tím, že ve Vídni dálková doprava nejedí přes Dunaj. Snahou je udělat tunel pod Dunajem, který otevře cestu kamionům na sever. To mělo být ve studii zahrnuto. Zde jsou výpočty řádově nižší, než je realita. Je nutno celou věc přepracovat. Pokud se tak neučiní a bude vydáno souhlasné stanovisko, pravděpodobně se oddálí realizace, protože to neobstojí u soudu. To se zřejmě bude řešit až ve fázi územního rozhodnutí, miliony korun i čas tedy přijdou nazmar.

Poté byl zodpovězen dotaz obyvatelky Popovic, zda její pozemek leží v trase záměru, v rámci toho Ing. Nykodým vysvětlil možnosti a postup při kompenzaci za dotčené nemovitosti. Vždy se bude usilovat o dohodu. Vysvětlil i časové souvislosti.

Byl položen dotaz na 3D model trasy, na její výškové parametry. Odpověděl Ing. Nykodým, že model 3D není, ale výškové parametry jsou zřejmé z podélného profilu. U Popovic bude násyp vysoký, protože je nutno překonat železniční trať. Vhodné zasazení do krajiny bude úkolem pro další fázi přípravy.

Obyvatelka Modřic vyjádřila lítost, že zde je málo místních občanů. I když Popovice to zasáhne víc, bude to mít vliv i na Modřice, přitom občané nebyli upozorněni, že se záměr projednává.

Zástupce MČ Brno-Chrlice požádal o promítnutí map s intenzitami dopravy. Podotkl, že ani on dopravnímu modelu příliš nevěří. ZÚR byly projednávány s obcemi, ale hlavní slovo měl kraj. Vzněl dotaz na význam údajů o intenzitách v promítnuté mapě. Ing. Nykodým odpověděl, že se jedná o rozdíly oproti současnému stavu. Dále se zástupce MČ dotázal na avizované přemístění VKP Mokřina u dálnice, jaká je představa. Ing. Nykodým odpověděl, že bude zpracován projekt a po dohodě se všemi bude nalezeno místo realizace. Bude záležet i na legislativě v době výstavby, jak se bude řešit vlastnictví dotčených pozemků.

Dále se přihlásil občan z Popovic, který hovořil o škodlivinách PM_{2,5} a PM₁₀, které vznikají především z otěru pneumatik a brzdových destiček. Zajímá ho, zda je spočítáno budoucí množství těchto škodlivin, když zde bude takový nárůst dopravy. Jestliže má zahradu 70 m od této dálnice, jaké množství tam budou inhalovat? Chtěl tam pro děti postavit dům. Další dotaz je, jak se sníží hodnota nemovitostí. Nikdo je u dálnice nebude chtít kupovat. Jak to chtějí kompenzovat? Ing. Nykodým řekl, že množství škodlivin je spočítáno, je to součástí dokumentace. K nadlimitním stavům nebude docházet. Ještě zmínil údaje z r. 2010, o nichž zde byla řeč, a upozornil, že sčítání dopravy z r. 2010 je velmi pochybné, s razantně nižšími výsledky než z r. 2005. Porovnání intenzit, nízkých kvůli ekonomické krizi, s r. 2016 pak v podstatě všude vykáže nárůst přes 200%. Nárůst mezi r. 2005 a 2016 je v mezích koeficientu. Co se týče znehodnocení nemovitostí, je to

relativní, jedná se zde o novostavbu, kde budou realizována odpovídající opatření. Srovnáme-li to se situací třeba v Brně, kolem čtyřproudových komunikací se staví bytové domy, jejichž cena není nízká.

Ještě jednou se přihlásil obyvatelka Modřic s dotazem, proč vede trasa přes „rybníky“, kde je záplavová oblast – v r. 1997 byla zaplavena. V protipovodňovém plánu města Brna byla tato část uvažována jako rozlivová. Ing. Nykodým odpověděl, že mají zpracován celkový vodohospodářský model, s rozlivy se počítá, proto jsou tam plánovány velké mostní objekty. Pro stavbu jsou projektována protipovodňová opatření. Jiné umístění stavby by ztrácelo efekt.

Paní zastupující Popovice k tématu cen pozemků upozornila, že pokud by nebyla stavba plánována, některé pozemky vedené nyní jako orná půda by se v novém územním plánu změnily na zastavitelné, kde by mohli majitelé např. postavit domy pro své děti. V této situaci jim ŘSD nabídne při výkupu cenu pouze za ornou půdu, byť násobenou osmi, přitom cena stavebního pozemku je zcela jiná. Ptá se, zda se toto dá zohlednit. Odpověděl Ing. Hrdý, že při výkupu se musí vycházet z toho, co je zapsáno v katastru nemovitostí. To ŘSD nemůže ovlivnit. Tazatelka k tomu ještě dodala, že stavba v podstatě zahradí jediný směr, kterým se obec může rozvíjet.

Přihlásil se občan z MČ Brno-jih a zeptal se na protihluková opatření na jejich území, protože už nyní je tam značný hluk, zvláště když odpadne přirozená bariéra zeleně v zimě. Ing. Nykodým odpověděl, že v lokalitě popsané tazatelem (kolem D2) nadlimitní hluk nebude, proto se opatření neplánují. Pokud by se po zpřesnění ukázalo, že limit bude překročen, samozřejmě se opatření budou realizovat. Není to problém, nelze však protihlukové stěny stavět tehdy, pokud to není nezbytně nutné.

Poté si vzal slovo občan z Modřic. Konstatoval, že je zde málo místních, protože nebyl zájem je o konání veřejného projednání informovat. Vnesl připomínku k mapě intenzit dopravy, dle jeho názoru nedává smysl, je chybná. Dále upozornil, že kolem Modřic nejsou plánována žádná protihluková opatření. Přitom vzdálenost od dálnice není tak velká. V hlukové studii je na silnici II/152 jen jeden referenční bod. Jak už zde bylo řečeno, chybí tam kus protihlukové stěny, hluk se tudy bude šířit do Modřic. Psal k tomu připomínky za spolek Čisté a klidné Modřice.

RNDr. Rokos potvrdil, že připomínky byly doručeny a že budou řádně vypořádány, stejně jako všechny ostatní.

Ing. Nykodým v reakci na předchozí připomínky uvedl, že tangenta převezme pouze část dopravy, protože část (zhruba polovina) bude dál jezdit po Vídeňské. Stejně tak převezme pouze část ze silnice II/152. Z toho vychází údaje o intenzitách, které tazatel z Modřic zpochybňuje. Čísla nelze bez dalšího jednoduše sčítat. Následovala výměna názorů mezi diskutujícími o tomto tématu, přičemž se zabývali i výsledky hlukové studie a jejími grafickými výstupy. Ing. Damek dokazoval pomocí izofon, že Modřice hlukem z jižní tangenty ovlivněny nebudou. Proto nejsou navržena protihluková opatření. Vycházeli přitom z daného dopravního modelu.

Občan z Modřic ještě upozornil na špatné zkušenosti z provozu I/52 (Vídeňská), z níž se hluk šíří do města. A ta vzdálenost je podobná. Ing. Damek přisvědčil, že šíře izofon je obdobná jako ze stávající komunikace, avšak podotkl, že když je něco slyšet, ještě to neznamená, že je to nadlimitní. Měření i výpočty prokázaly, že limit překročen nebude, proto není realizace protihlukových stěn opodstatněná. Realizací tangenty se hluk z ulice Vídeňské sníží. K tomu občan z Modřic namítl, že ten rozdíl asi nebude podstatný, i dnes je tam hladina zvuku téměř konstantní, nelze říci, že ve dne je tam velký hluk a v noci žádný.

Přihlásil se opět účastník, který se v úvodu zajímal o přílohu č. 6 dokumentace. Řekl, že jsou zde přesvědčování, že pro Modřice to bude velká úleva. Pokud by to zůstalo takto, pak ano. Opakuje však, že Vídeňská bude zaplněna dopravou z budoucích komerčních či obytných oblastí. Požádal o vysvětlení pojmu rozdílový kartogram. Pak požádal o zobrazení dokumentace a upozornil na vyhodnocení připomínek k oznámení v jejím úvodu. Konkrétně připomínky pod č. 22, požadující posouzení kumulativních a synergických vlivů, která byla vypořádána tak, že rozvojové oblasti byly zohledněny. Účastník k tomu uvedl, že zřejmě nevnímá stejně jako oni pojem rozvojová plocha. Dotázal se, jakým způsobem byly rozvojové plochy zohledněny. Ing. Nykodým reagoval tím, že o tom už se zde hovořilo. Následovala výměna názorů na téma růstových koeficientů. Diskusi na toto téma ukončil RNDr. Rokos, který konstatoval, že příspěvky se opakují. Shrnuje, že základní námítky účastníka týkající se údajného nezohlednění všech rozvojových ploch byly zaznamenány.

Jelikož nikdo další již o slovo nepožádal, RNDr. Rokos diskusi ukončil. Poté shrnul závěry veřejného projednání a uvedl, že zápis z projednání bude účastníkům rozeslán. Konstatoval, že se nevyskytl důvod pro přerušení veřejného projednání. Na základě dokumentace a posudku bude vydáno stanovisko příslušného úřadu. V 18:46 hod. pak bylo veřejné projednání ukončeno.

III. ZÁVĚR

Jako pověřená osoba konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace záměru „D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2“ podle shora cit. zákona a vyhlášky. V průběhu veřejného projednání se nevyskytla podstatná otázka resp. připomínka, kterou by nebylo možné zodpovědět, a nenastal proto důvod pro přerušení veřejného projednání ve smyslu § 3 odst. 4 vyhlášky.

Průběh veřejného projednání ukázal, že za nejvážnější problém spojený se záměrem je považován jeho vliv na zdraví obyvatelstva v důsledku vedení trasy v blízkosti obytné zástavby, zejména obce Popovice, vliv na znečištění ovzduší, hluk a krajinný ráz. Za rozhodující nedostatek ovlivňující kvalitu dokumentace byl označen použitý dopravní model JMK, jehož údaje byly v připomínkách účastníků veřejného projednání zpochybněny.

V souladu s požadavkem ust. § 17 odst. 5 zákona byl z tohoto veřejného projednání pořízen zvukový záznam.

Posudek bude zveřejněn na internetu až v okamžiku vydání stanoviska.

Zapsal:

RNDr. Miroslav Rokos

zástupce ředitele odboru výkonu státní správy VII
pověřený vedením veřejného projednání

Schválil:

Ing. Jaroslav Pospíšil

ředitel odboru výkonu státní správy VII
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

Oznamovatel:

PK OSSENDORF s.r.o.

Tomešova 503/1
602 00 Brno

Zpracovatel dokumentace:

DOPRAVOPROJEKT Ostrava, a.s.

Ing. Michal Damek
Masarykovo nám. 5/5
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

Zpracovatel posudku:

Ing. Josef Gresl

Podvesná XI 6470
760 01 Zlín

Dotčené územní samosprávné celky:

Jihomoravský kraj

do rukou hejtmána
Žerotínovo nám. 3
601 82 Brno

Statutární město Brno

do rukou primátora
Dominikánské nám. 1
601 67 Brno

Městská část Brno–jih

do rukou starosty
Mariánské nám. 13
617 00 Brno

Městská část Brno-Tuřany

do rukou starosty
Tuřanské nám. 1
620 00 Brno

Městská část Brno-Chrlice

do rukou starosty
Chrlické nám. 4
643 00 Brno

Město Modřice

do rukou starosty
náměstí Svobody 93
664 42 Modřice

Město Rajhrad

do rukou starosty
Masarykova 32
664 61 Rajhrad

Obec Popovice

do rukou starosty
Popovice 2
664 61 Rajhrad

Obec Syrovice

do rukou starosty
Syrovice 298
664 67 Syrovice

Dotčené orgány:

Krajský úřad Jihomoravského kraje

odbor životního prostředí
Žerotínovo nám. 3
601 82 Brno

**Krajská hygienická stanice
Jihomoravského kraje**

se sídlem v Brně
Jeřábkova 4
602 00 Brno

Česká inspekce životního prostředí

OI Brno
Lieberzeitova 14
614 00 Brno

Magistrát města Brna

odbor životního prostředí
Kounicova 67
601 67 Brno

Městský úřad Šlapanice

odbor životního prostředí
Opuštěná 9/2
656 70 Brno

Městský úřad Židlochovice

odbor životního prostředí a stavební úřad
Nádražní 750
667 01 Židlochovice

Na vědomí:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Závod Brno
Šumavská 525/33
602 00 Brno