

Zápis

z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru „I/37 Žďár nad Sázavou – SZ + JZ obchvat“ podle ust. § 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 o EIA“) a § 3 vyhl. č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“)

I. Základní údaje

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Posuzování vlivů záměru „I/37 Žďár nad Sázavou – SZ + JZ obchvat“ probíhalo podle zákona o EIA. Záměr byl zařazen do bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu o EIA (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). Limit a) 2 km, b) 1 000 voz/24 hod.).

Byly dodrženy stanovené lhůty pro jednotlivé kroky procesu v souladu se zákonem o EIA. Dosavadní průběh před veřejným projednáním je patrný z následujícího přehledu:

- 27. 4. 2022 Krajský úřad Kraje Vysočina obdržel dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu o EIA zpracovanou Ing. Jarmilou Paciorkovou.
- 10. 5. 2022 Dokumentace EIA rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření.
- 11. 5. 2022 Informace o dokumentaci EIA zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Kraje Vysočina a Obecního úřadu Hamry nad Sázavou. Na úřední desce Městského úřadu Žďár nad Sázavou byla tato informace zveřejněna dne 12. 5. 2022.
- 6. 6. 2022 Zpracováním posudku pověřen Ing. Josef Gresl.
- 18. 7. 2022 Informace o konání veřejného projednání zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Kraje Vysočina, Městského úřadu Žďár nad Sázavou a Obecního úřadu Hamry nad Sázavou.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání ve smyslu § 17 zákona o EIA se uskutečnilo dne 3. 8. 2022 ve velké zasedací místnosti Městského úřadu Žďár nad Sázavou.

3. Řízení veřejného projednání

Veřejné projednání řídila jako pověřená osoba (§ 3 odst. 2 vyhlášky) Ing. Markéta Čadová, úřednice Krajského úřadu Kraje Vysočina.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace a vyjádření, která Krajský úřad Kraje Vysočina obdržel v průběhu hodnocení vlivů dle zákona o EIA k záměru „I/37 Žďár nad Sázavou – SZ + JZ obchvat“.

5. Účastníci veřejného projednání

Oznamovatel - Ing. Marie Tesařová, Mgr. Natálie Thonová, Ing. Seidlová.

Zpracovatelka dokumentace - Ing. Jarmila Paciorková.

Zpracovatel posudku - Ing. Josef Gresl.

Krajský úřad Kraje Vysočina - Ing. Markéta Čadová, JUDr. Mgr. Roman Slouka, Ing. František Mládek, Mgr. Michal Fryš.

Město Žďár nad Sázavou – Mgr. Ludmila Řezníčková, Rostislav Dvořák.

Městský úřad Žďár nad Sázavou – Ing. Škodová.

Veřejnost.

Celkem bylo veřejného projednání přítomno 39 osob.

6. Program veřejného projednání

Úvod

Vystoupení zástupců jednotlivých stran

Diskuze

Závěr

II. Průběh veřejného projednání

Ing. Čadová po svém představení informovala přítomné, že z veřejného projednání je v souladu se zákonem o EIA pořizován zvukový záznam a také zápis, který bude rozeslán a zveřejněn na internetu. Seznámila s cílem a průběhem veřejného projednání, informovala o základních skutečnostech, z nichž veřejné projednání vychází, informovala o procesních krocích, které v rámci EIA předcházely veřejnému projednání, a které budou následovat do vydání závazného stanoviska. Sdělila, že na veřejném projednání se lze naposledy vyjádřit k dokumentaci EIA. Upozornila na tzv. „coherence stamp“, což je ověření identity záměru posuzovaného procesem EIA a záměru, jehož umístění nebo provedení je předmětem navazujícího řízení. Závěrem předala slovo zástupci oznamovatele.

Zástupce oznamovatele Mgr. Thonová informovala o projektové přípravě záměru, uvedla, že v roce 2006 byla zpracována vyhledávací studie „Aktualizace studie tahu silnice I/37 Ždírec nad Doubravou – Velká Bíteš“. V roce 2009 bylo technické řešení přeložky prověřeno ve 2 technických studiích – první byla zpracovaná firmou Viapont a řešila SZ část obchvatu, druhá zpracovaná firmou Metroprojekt řešila JZ část obchvatu. Mgr. Thonová dále informovala o vedení trasy záměru a závěrem uvedla, že trasa přeložky je v souladu se Zásadami územního rozvoje Kraje Vysočina a je vymezena jako veřejně prospěšná stavba. Stavba je současně zanesena v Územním plánu Žďár nad Sázavou.

Ing. Čadová předala slovo zpracovatelce dokumentace, která nejprve informovala o proběhlém podlimitním posuzování přeložky v úseku od ul. Jihlavská po ul. Brněnská a následném započítání s přípravou oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí pro celou trasu silnice I/37 - JZ a SZ část. Podkladem byly technické studie – první část zpracovaná firmou Viapont v roce 2009 a druhá část zpracovaná firmou Metroprojekt v roce 2009. Dle zpracovatelky dokumentace bylo zásadním problémem řešení prostoru před nádražím, kdy byla v roce 2010 zpracována firmou Viapont další technická studie pro přednádražní prostor. Zpracovatelka dokumentace dále informovala o souladu záměru s územním plánem, přičemž poslední změna územního plánu byla posouzena také v procesu SEA. Trasa je též zakreslená v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina a současně bylo provedeno posouzení těchto

zásad (SEA). Vzhledem k připomínkám veřejnosti se však dokumentace alespoň rámcově zabývá také východní variantou obchvatu. Tato varianta není dle posouzení zpracovatelky dokumentace pro vedení dopravy výhodnější. Zpracovatelka dokumentace dále hovořila o přílohách dokumentace a problematice vedení trasy záměru kolem areálu TOKOZ, Dolního hřbitova, přes nivu Sázavy a přes rybník Převorský a Nový Žďár. Zmínila připomínky k tomuto úseku vznesené ve zjišťovacím řízení především AOPK ČR a navržená opatření (navržení prověření možnosti přemostění tohoto celého území, posouzení možnosti řešení ochrany krajinného rázu v projekční přípravě).

Ing. Čadová předala slovo zpracovateli posudku Ing. Greslovi, který zrekapituloval vyjádření obdržaná v rámci zjišťovacího řízení a seznámil přítomné s rolí posudkáře v procesu EIA.

Ing. Čadová zahájila diskuzní část, na jejímž začátku upozornila, aby dotazy byly kladeny na mikrofon a týkaly se pouze posuzovaného záměru a jeho vlivu na životní prostředí.

První diskutující reagoval na slova Ing. Paciorkové o tom, že se jedná spíše o přeložku, a vznesl dotaz, zda je tedy záměrem přeložka nebo obchvat města, což je důležité z hlediska rychlosti a možnosti napojení silnic z města. Mgr. Thonová odpověděla, že se jedná o obchvat s návrhovou rychlostí 70 km/hod. Ing. Gresl doplnil, že návrhová rychlost 70 km/hod. je uvedena v dokumentaci v kapacitě záměru, přičemž je posuzováno množství křižovatek, které je v dokumentaci uvedeno. Změny záměru by byly předmětem samostatného posouzení. Ing. Paciorková uvedla, že slova o přeložce myslela z toho hlediska, že obchvat vede trasu zcela mimo město.

Diskutující dále upozornil, že trasa záměru by přetínala parkoviště firmy TOKOZ a zlikvidovala by asi 1/3 veškerého parkování, přičemž při stavbě záměru by byla ohrožena až 1/2 parkování. Nikdo na to firmu TOKOZ neupozornil, přestože je zasahováno do majetkových práv. Dále uvedl, že nemůže uvěřit tomu, že by východní varianta záměru nebyla dopravně lepší.

Další diskutující navrhl, aby bylo zváženo investovat do více sjezdů za snížení návrhové rychlosti na 50 km/hod., a dále aby byly zjednodušeny složité křižovatky (přidání odbočovacích pruhů). Ing. Seidlová reagovala, že snížení rychlosti na obchvatu není možné, jelikož by tak stavba přišla o největší benefit a ekonomicky by nevyšla. Mgr. Thonová doplnila, že na 6 km obchvatu jsou umístěny 3 sjezdy.

Na dotaz, zda u rychlosti 70 km/hod. mohou být také připojovací pruhy namísto složité křižovatky, odpověděla Ing. Tesařová, že nyní se projednává předložené technické řešení a případné změny jsou předmětem nového posuzování, tak jak zde již bylo řečeno. Pokud dobře nevyjde ekonomické hodnocení stavby, budou se hledat úspory a technické řešení bude muset doznat změn. Ing. Čadová upozornila, že posuzujeme záměr tak, jak je předložen v této variantě.

Další dotaz se týkal východní varianty obchvatu, která dle dotazujícího se vyšla podle odhadu ekonomicky lépe a proč tedy není pro ŘSD zajímavá. Ing. Čadová upozornila, že ekonomické otázky záměru nejsou předmětem veřejného projednání. Zazněl další dotaz, co je nutné udělat, aby bylo možné projednat jinou variantu záměru (v ZÚR). Ing. Tesařová uvedla, že pokud by samospráva chtěla jinou trasu, musela by na své náklady nechat zpracovat vyhledávací studie a dotáhnout záměr tak daleko, jako je v současné době tento záměr (což je horizont asi 5 let).

Paní místostarostka Ing. Řezníčková uvedla, že město na své náklady zadá posouzení východní varianty. Definitivně tak bude možné říci, zda východní varianta je nebo není možná. Ing. Tesařová doplnila, že po porovnání vyhledávací studie může město Žďár iniciovat změnu

ZÚR Kraje, tzn. zaplatí aktualizaci ZÚR kraje s tím, že technické řešení musí být projednáno s úsekem výstavby generálního ředitelství ŘSD. Zástupkyně Městského úřadu Žďár nad Sázavou doplnila, že cenu za studii východní varianty odhaduje na 5 – 6 mil. Kč v podrobnosti technické studie, na což bude muset v prvním kroku zastupitelstvo uvolnit peníze. Dále uvedla, že to, co se nyní posuzuje, je maximální varianta obchvatu, taktéž křižovatky jsou v maximálním rozsahu, a je možné, že budou na základě připomínek a podmínek nahrazovány.

Na dotaz, zda je možné v budoucnu změnit křižovatky, odpověděl Ing. Gresl, že nyní posuzujeme variantu, která je zpracována v technické studii. Ze zpracovaného posudku může vzejít podmínka na úpravu některé křižovatky. Pokud se jedná o podmínku ze stanoviska, pak není nutný nový proces posuzování. Při navazujícím řízení (v tomto případě územní řízení a stavební povolení) je zpracována dokumentace, která vyhodnocuje změny záměru, zda jsou z pohledu životního prostředí horší nebo naopak příznivější.

Další poznámka veřejnosti se týkala přesunutí dopravního problému z míst, která jsou již nyní víceméně vylidněná do okolních čtvrtí (nádraží, Stalingrad, Zámek), kde bude vliv na obyvatelstvo zásadní. Byl zmíněn generel dopravy, který ukazuje, že navrhovanou trasou obchvatu se dopravní výkon nezlepší. Zástupkyně městského úřadu uvedla, že generel vyhodnotil to, že se má město tímto dále zabývat, což bude učiněno. Z posledního měření hluku na ul. Chelčického vyšel předpokládaný hluk z obchvatu nižší než z tratě Českých drah. Dle dalšího diskutujícího je sjezdů z obchvatu dostatečné množství, naopak východní varianta nebude pro obsluhu města vůbec použitelná.

Ing. Čadová požádala diskutující, aby diskuze vedla k projednání SZ a JZ obchvatu, nikoli východní varianty, která není předmětem předložené dokumentace.

Zástupce Českého zahrádkářského svazu upozornil na likvidaci části zahrádkářské kolonie a práce lidí, kteří na zahrádkách žijí. O víkendu se zde soustředí i víc než tisíc lidí. Místostarosta pan Dvořák uvedl, že asi před 10 lety byl v zahrádkářské kolonii s bývalým starostou p. Brychtou s tím, že pokud ke stavbě obchvatu dojde, lidé dostanou za zahrádky plnohodnotnou náhradu. To rozporoval další diskutující, který uvedl, že současný p. starosta prý nemá jako náhradu nic, možná však budou budovány komunitní zahrady. Paní místostarostka uvedla, že nelze kvůli zahrádkám zničit myšlenku obchvatu města.

Dále zazněla poznámka, že se nejedná pouze o zmíněné zahrádky, ale také o rekreační oblast kolem Pílské nádrže, do které se investovalo mnoho peněz, dále Klafar, což je hlavní oblast bytové výstavby, a oblast Stalingradu a nádraží. Na to reagovala zpracovatelka dokumentace Ing. Paciorková, že v rámci dokumentace byla zpracována rozptylová studie a akustická studie, která sledovala vliv záměru na obyvatelstvo, a jsou navržena opatření – protihlukové stěny, se kterými krajská hygienická stanice souhlasila. Vizualizace celého řešení je možná až v rámci projekčního řešení stavby. Dále zazněla poznámka z řad veřejnosti, že každý, kdo na Klafaru stavěl, měl možnost se podívat do územního plánu, kde je obchvat od 70. let zakreslen, a podle toho se rozhodnout, zda tam chce nebo nechce bydlet. To samé se týká i zahrádkářů.

Na dotaz, zda by šla realizace stavby provést etapovitě, odpověděla Ing. Tesařová, že záměr musí být ekonomicky zhodnocen jako celek, etapizace vlastní realizace však možná je. Podle Ing. Tesařové to však nic nepřinese, protože stále je to jedna jediná akce.

Dále zazněla žádost z řad zahrádkářů, aby při rozhodování o záměru bylo přihlíženo k zahrádkářskému zákonu, který ukládá orgánům chránit a rozvíjet zahrádkaření. Tento zákon bohužel před 40 lety, kdy územní plán vznikal, nebyl.

Další dotaz se týkal rozsahu křižovatek, především v oblasti zahrádek, zda se ještě může změnit a tím mít menší zábor. Ing. Tesařová odpověděla, že koridor tak jak je uveden v územním plánu, je maximum možného. Výsledné řešení se musí pohybovat v tomto koridoru. V dalším stupni dokumentace se koridor zužuje, neví ovšem, zda to bude zrovna v oblasti zahrádek. U dalšího projednávání určitě budou zástupci města a je na nich, jaké požadavky vznesou, a zda budou akceptovatelné.

Na poznámku, že není uvedena hluková analýza sjezdu na Klafar, bylo reagováno zástupkyní městského úřadu, že na Klafar žádný sjezd není, tudíž zde nebude ani žádná doprava. Diskutující upřesnil, že v hlukové analýze na stalingradské křižovatce končí obchvat v poli a není dopočítán hlukový dopad. Není řešen propoj s Klafarem, a jaký bude dopad na čtvrt' Klafar. Ing. Paciorková reagovala, že při dalším stupni projektu se zpracovává nová hluková studie.

Dále vystoupil zpracovatel oponentního posudku generelu dopravy, jehož zadavatelem bylo město, a uvedl, že z pěti variant se za použití celosvětově používané metody váženého součtu na prvním místě s velkým předstihem umístila právě projednávaná varianta obchvatu. Varianta východní skončila úplně poslední. Ing. Paciorková doplnila, že by bylo vhodné generel dopravy posoudit procesem SEA. Na výstup zpracovatele posudku generelu dopravy reagoval zástupce veřejnosti, dle kterého je v generelu dopravy východní varianta v několika verzích. V jedné fázi posuzování vycházela východní varianta velmi výhodně, po přidání ještě jednoho posuzovacího kritéria ale východní varianta v pořadí klesla.

Vzhledem k tomu, že další dotazy nebyly vzneseny, Ing. Čadová poděkovala všem zúčastněným a veřejné projednání v 17:24 hod. ukončila.

III. Hodnocení veřejného projednání a závěr

Vlivy záměru „I/37 Žďár nad Sázavou – SZ + JZ obchvat“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Jako pověřená osoba konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání záměru „I/37 Žďár nad Sázavou – SZ + JZ obchvat“ podle zákona o EIA a vyhlášky.

V Jihlavě. 14. 9. 2022

S využitím zvukového záznamu (pozn. nejedná se o úplný doslovný přepis záznamu) zpracovala Ing. Markéta Čadová.