

Zápis

z průběhu veřejného projednání návrhu koncepce

v rámci posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví
dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Projednávaný návrh koncepce:

„Plán udržitelné městské mobility města Brna“

Místo konání: Barokní sál Místodržitelského paláce, Moravské náměstí 1a, 662 26 Brno

Čas konání: 11. 1. 2018, 14:00 – 16:00

Účastníci veřejného projednání:

Za předkladatele koncepce: Mgr. Iva Machalová, vedoucí referátu městské mobility
Odboru dopravy Magistrátu města Brna

Za zpracovatele koncepce: Ing. Ondřej Kyp, AF-Cityplan s.r.o.

Za zpracovatele Vyhodnocení: Mgr. Zdeněk Frélich, držitel osvědčení odborné způsobilosti
dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů
a držitel osvědčení odborné způsobilosti dle zákona
č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů
RNDr. Radim Misaček, RADDIT consulting, s.r.o.
Mgr. Lenka Trojáčková, RADDIT consulting, s.r.o.
MUDr. Eva Rychlíková, Ph.D., Zdravotní ústav se sídlem
v Ústí nad Labem, držitelka osvědčení odborné způsobilosti
pro posuzování vlivů na veřejné zdraví
Mgr. Vítězslav Křivánek, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Mgr. Ivo Dostál, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Za příslušný úřad,
KÚ Jihomoravského kraje: Bc. Hana Daňková, referentka EIA a geologie, odbor ŽP

Další přítomní: dle prezenční listiny (příloha zápisu)

Program jednání:

1. Zahájení – Iva Machalová, přivítání a představení účastníků veřejného projednání.
2. Stručné představení programu veřejného projednání a struktury procedury SEA – Radim Misaček.
3. Prezentace návrhu koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Brna“ (dále také jen PUMM Brno) – Ondřej Kyp, AF-Cityplan
4. Prezentace Vyhodnocení vlivů koncepce na ŽP životní prostředí a veřejné zdraví dle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů – autorizovaná osoba Zdeněk Frélich.
5. Diskuse.

6. Závěr – včetně připomenutí možnosti zaslání písemných připomínek.

Z jednání byl pořízen zápis.

Ad 1:

Mgr. Machalová přivítala účastníky veřejného projednání (dále také VP), upozornila je na pořizování zápisu a videozáznamu z průběhu VP a představila zástupce zpracovatele strategie a Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (dále jen SEA).

Ad 2:

RNDr. Misiaček představil zástupce příslušného úřadu, Bc. Hanu Daňkovou z KÚ Jihomoravského kraje, a dále vysvětlil průběh a jednotlivé kroky procesu SEA, včetně průběhu a cíle VP. Informoval účastníky o lhůtách a místu pro podání případných dalších připomínek k návrhu koncepce a jeho Vyhodnocení po VP, tj. do pěti dnů od jeho konání VP (do 16. 1. 2018). Na výzvu k dotazům či připomínkám již v této fázi VP nikdo nereagoval.

Ad 3:

Ing. Ondřej Kyp ve stručnosti představil návrh koncepce. Popsal postup jejího zpracování, včetně analytické části, návrhové části a příloh a zmínil zapojení veřejnosti do zpracování návrhové části. Dále komentoval strukturu strategie a popsal jednotlivé strategické cíle, specifické cíle, opatření, aktivity a priority. Konkretizoval návrhy pro zlepšení dopravy ve městě ve všech jejích modech, a explicitně zmínil soulad s environmentálními principy. Stručně také představil návrh Akčního plánu do roku 2023, multimodální dopravní model města Brna a zásobník projektů (v této fázi zejména do roku 2023).

Ad 4:

Mgr. Frélich stručně představil hlavní závěry Vyhodnocení SEA koncepce s tím, že Vyhodnocení bylo po celou dobu lhůty zveřejněno a je nadále k dispozici i po VP. Vysvětlil princip hodnocení koncepce ve vztahu k relevantním oblastem životního prostředí (použití referenčních cílů ochrany životního prostředí). Uvedl, že naturové hodnocení nebylo v tomto případě orgány ochrany přírody vyžadováno. Cíle koncepce byly hodnoceny ve vztahu k osmi referenčním cílům ochrany ŽP, vytvořenými dle cílů nadřazených koncepcí a analýzy stavu ZP dotčeného území. Dále představil hodnocení vize PUMM Brno, 4 oblastí změn, cíle, opatření a aktivity návrhu koncepce, včetně vymezení potenciálně negativních i pozitivních dopadů. Další část Vyhodnocení pro oblast ochrany ovzduší a hluku prezentovali zástupci týmu hodnotitele ze společnosti CDV.

Mgr. Křivánek – hluk: Komentoval modelování hluku v oblastech zatížených hlukem z dopravy – mapy hlukového zatížení aglomerací ČR (Hlukové mapy, 2012), se zaměřením na území města Brna. Uvedl závěry porovnání návrhů opatření koncepce se stávajícím hlukovým zatížením a konstatoval, že PUMM Brno nabízí další možnosti, jak snížit hlukové zatížení v lokalitě (ve smyslu směřování podpory do cyklistické a pěší dopravy).

Mgr. Dostál – ovzduší: Informoval o platných limitech pro koncentrace látek znečišťujících ovzduší a vývoj znečištění ovzduší v Brně v posledních letech. Následně je uvedl do souvislostí s dopravním zatížením brněnských komunikací a s rozptylovými podmínkami ve vybraných lokalitách, případně vzhledem ke kombinaci s dalšími zdroji znečištění.

Mgr. Frélich konstatoval, že PUMM pozitivně naplňuje referenční cíle ochrany ŽP a koncepce obsahuje řadu opatření ke zlepšení kvality ŽP. Nebyly identifikovány žádné negativní dopady koncepce na ŽP, k mírným dopadům jsou navržena kompenzační opatření, která byla při prezentaci stručně okomentována. Závěrem zpracovatel Vyhodnocení konstatoval, že PUMM nebude mít při splnění podmínek, uvedených ve Vyhodnocení, významný negativní vliv na ŽP.

Ad 5:

RNDr. Radim Misiaček poděkoval za prezentace návrhu koncepce i Vyhodnocení jeho vlivů na ŽP a vyzval účastníky VP k diskuzi.

Diskuze:

Ad 5.1) PaeDr. Strubl – zastupitel městské části Bystrc: Vyjádřil názor, že zpracovatel Vyhodnocení záměrně nehledal problémy návrhu koncepce. Již v minulosti upozorňoval na skutečnost, že PUMM obsahuje nelogické skutečnosti, např. předjímá velké dopravní stavby, např. trasu I/43 přes městskou část Bystrc, zejména když dosud není zpracována a schválena studie nejvhodnějšího vedení trasy I/43. Ve vyhodnocení koncepce se uvádí, že převedení tranzitní dopravy sníží zatížení Brna dopravou. Převedením tranzitní dopravy z jedné do druhé části Brna se však zatížení města Brna tranzitní dopravou nezmění, pouze dojde k přesunu vlivů dopravy na ŽP do jiné části města.

Dotaz k Příloze č. 1 k Zákresu hranic širšího města a širšího centra. Proč se v širším městě nenachází městské části Bystrc nebo např. Komín, ad. Celý materiál byl zpracován hlavně pro Brno-střed a okolí a další části jsou zmíněny jen okrajově, tedy jako ty, o něž se není potřeba starat a chránit je (stejně jako např. Řečkovice). Ve svém vyjádření upozornil na potenciální odtržení okrajových městských částí od města Brna.

Přestože autor dotazů ihned po jejich vznesení odešel a přes prosbu moderátora nevyčkal na odpověď, byly otázky následně zodpovězeny.

Mgr. Machalová: Hranice širšího města budou v závěrečné verzi koncepce upraveny ve smyslu připomínky. Pokud se týká komunikace R43: PUMM Brno doporučuje tuto trasu, tak jak byla uvedena v územním plánu města Brna. PUMM Brno respektuje její nezbytnost pro převedení tranzitní dopravy z centra města Brna, tuto trasu považuje za nejschůdnější.

Ad 5.2) pan Boucnik:

Železniční doprava:

- návrh na zapracování požadavku, aby byl v každém vlaku zařazen alespoň jeden bezbariérový vůz.
- návrh pro zrychlení průjezdu vlaků přes Brno, aby spoje zbytečně nečekaly při průjezdech Brnem.
- návrh na zlepšení informovanosti ve vlacích.
- návrh na více prostoru ve vlacích pro kola a kočárky, např. úprava vybraných vozů.

Veřejná prostranství: Návrh na vyčištění okolí tratí a tedy zvýšení kvality veřejných prostranství.

Ing. Kyp: Návrhy pana Boucnika a náměty budou doplněny do koncepce s tím, že v případě železniční dopravy není kompetentní samotné město Brno, ale vlakoví dopravci, v případě veřejného prostranství také městské části. Součástí strategie tedy může být návrh, aby orgány města Brna (primátor, Rada) jednaly s dopravci, případně Jihomoravským krajem, v souladu s výše uvedenými doporučeními.

Mgr. Dostál: Jihomoravský kraj (dále také jen JmK) připravuje projekt pro nákup nových vlaků pro aglomeraci Brno, které splňují požadavky, uvedené v návrzích a k tomu mohou být využity strukturální fondy EU.

RNDr. Misaček: Připomenul, že problematika veřejných prostranství může být předmětem jednání s městskými částmi.

Ad 5.3) Ing. arch. Vařejková, městská část Královo Pole: Týká se opatření ke snížení intenzity dopravy také lokality Královo Pole?

Mgr. Frélich: V tomto případě záleží na konkrétních projektech, které budou dále uvedeny v zásobníku projektů, a na přípravě projektů konkrétních komunikací.

Ing. Kyp: V technických přílohách analytické části jsou uvedeny výkresy stávajících i plánovaných intenzit dopravy pro léta 2023 a 2030 v jednotlivých částech Brna. Tento analytický dokument nemáme na tomto místě k dispozici.

V průběhu jednání bylo mezi zpracovateli návrhu koncepce a autorkou připomínky dohodnuto, že analytické podklady, tedy porovnání současné a budoucích intenzit dopravy, bude autorce připomínky zasláno po veřejném projednání tak, aby mohla využít plně lhůty k následnému zaslání písemné připomínky, pokud to bude podle jejího názoru účelné (pokud zasláné podklady nepostačí k objasnění dotazu).

Ad 5.4) MUDr. Rychlíková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví, komentovala imisní zatížení města přízemním ozónem. Vysoké koncentrace mají daleko větší vlivy na zdraví lidí než prachové částice. Přimlouvala by se za posílení možnosti využívat pěší a cyklistickou dopravu k podpoře veřejného zdraví obyvatel.

Ad 5.5) pan Boucník: Návrhy pro zvýšení bezpečnosti:

- mimoúrovňové řešení křížení komunikací a tramvají.
- nástupní ostrůvky – zřízení vyšších nástupišť, hlavně u tramvají, a instalace zábradlí mezi ostrůvky a silnicí.
- výstavba bezbariérových nástupišť v rámci pořizování nízkopodlažních vlaků.

Dále komentoval obavy plynoucí z využívání elektrokol, která mohou být vzhledem ke své rychlosti a bezhlučnému provozu rizikovým faktorem bezpečnosti (mohou jet až 30 km/h).

RNDr. Misaček – železnice byla již diskutována dříve a bude řešena obdobným způsobem (jednání s dopravci a JmK).

Mgr. Machalová: Bezbariérovost je v dokumentu zdůrazňována, mimoúrovňová křížení jsou explicitně zmíněna, uvedené principy budou aplikovány při přípravě konkrétních projektů. Bezpečnost cyklo dopravy (i elektrokol) bude zdůrazňována v rámci informačních kampaní.

Po výše uvedené připomínce byla diskuze ukončena, protože nikdo z přítomných již na opakovanou výzvu k dalším dotazům či připomínkám nereagoval.

Ad 6:

RNDr. Misaček zopakoval další kroky procesu SEA (včetně připomenutí zaslání připomínek nejpozději do 16. 1. 2018), a poté se zeptal zástupkyně příslušného úřadu, zda VP proběhlo v souladu se zákonem. Bc. Hana Daňková konstatovala, že vše proběhlo v souladu se zákonem a VP je proto považováno za platné.

RNDr. Misaček poděkoval všem zúčastněným za účast na VP.

Zapsala: Mgr. Lenka Trojáčková, RADDIT consulting s.r.o.

Upraveno na základě projednání s předkladatelem koncepce.

Přílohy:

Prezenční listina