

Krajská hygienická stanice JMK
Odbor hygieny obecné a komunální
Vážený pan
Ing. Miroslav Staněk, ředitel odboru
Jeřábkova 4
602 00 Brno

V [REDAKCE], 23. října 2019

Věc: Žádosti ve věci nepřijatelné hlukové situace v Troubsku, nutnosti její neprodlené nápravy a související nepřijatelnosti navrhování nových záměrů (transevropská komunikace „43“ a VRT) v Aktualizaci ZÚR JMK spojená se žádostí o informace dle zákona č. 106/1999 Sb.

Vážený pane řediteli,

obracím se na Vás [REDAKCE], s žádostí o co nejrychlejší a co nejúčinnější nápravu hygienické situace ve vztahu ke zdrojům hlučnosti významně negativně ovlivňujících obyvatele [REDAKCE], a to jak hluk z komunikace II/602, tak z dálnice D1. Toto je níže odůvodněno v části A tohoto podání.

V části B tohoto podání Vás žádám o doložení, jaké hodnoty hlučnosti k 1. 1. 2001 jsou v KHS používány a jak byly určeny.

V části C tohoto podání Vás žádám o prověření postupu krajského orgánu územního plánování ve věci Aktualizace ZÚR JMK a o Vaše stanovisko k této záležitosti.

K částem A, B a C si Vás dovoluji požádat o písemnou odpověď do 30 dnů.

V části D tohoto podání pak KHS za obec žádám o zaslání informací ve lhůtě dle zákona č. 106/1999 Sb.

A.

Jistě se mnou budete souhlasit, že je morálně i věcně nepřijatelné, aby obyvatelé Troubska byli zatěžováni hlukem (se započtením korekce na hlukovou zátěž z pozemních komunikací) pro chráněné venkovní prostory staveb překračujícím 60 dB ve dne a 50 dB v noci **téměř 20 let** od vydání nařízení vlády č. 502/2000 Sb. (o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).

Institut tzv. staré hlukové zátěže (SHZ), který byl dlouhá léta aplikován, např. na hluk ze silnice II/602, nebyl zákonodárcem míněn jako trvalé zakonzervování mimořádně nepříznivé situace, ale jako pouze dočasný stav, pro jehož řešení mají být určeny podmínky stanovené KHS v časově omezeném povolení (ČOP). Také nebylo nikdy přípustné:

- aby úroveň hlučnosti měřitelně (významně dle specifikace v nařízení vlády) začala narůstat nad úroveň hlučnosti k 1. 1. 2001 a toto bylo tolerováno jako SHZ nebo

- aby SHZ byla aplikována při hlukosti nad v nařízení vlády stanoveným maximálním limitem.

Zastupitelé Troubska i jeho občané proto logicky setrvávají na požadavku, že je nutné, aby státní správa, a to včetně KHS, zásadním způsobem konala a všemi realistickými nápravnými opatřeními zajistila, aby v době co nejkratší došlo k co největšímu poklesu hlukové zátěže obyvatel.

Dle sdělení ombudsmana čj. KVOP-45454/2019 ze dne 7. 10. 2019 podal správce komunikace II/602 na KHS žádost o ČOP, a to podáním č. j. KHSJM 41390/2019/BM/HOK ze dne 26. 7. 2019. Je-li tato informace pravdivá, sdělujeme Vám tímto, že nesouhlasíme s tím, že by snad mohlo být vydáno ČOP, které by souhlasilo s provozem na komunikaci II/602 bez stanovení takových podmínek, které by byly realizovatelné, kontrolovatelné a, při v ČOP jasně stanoveném časovém harmonogramu plnění a jednoznačně stanovených odpovědnostech, v době co nejkratší, vedly k maximálnímu možnému snížení hlukové zátěže. Současně [REDAKCE] požaduje v ČOP stanovit takové sankce za neplnění podmínek ČOP, aby nemohla pokračovat situace s nadlimitní hlukovou zátěží, tj. aby stávající protiprávní stav nemohl pokračovat nebo dokonce se prohlubovat. Za smysluplný harmonogram a plán kontrol plnění nápravných opatření nelze pokládat stanovení pouze jednoho termínu pro kontrolu, a to za dobu blízkou době, pro kterou je ČOP vydáváno. Harmonogram by měl mít kontrolní body stanovené nejdéle po 12 měsících, aby bylo smysluplně možné provést případné korekce a rozšíření nápravných opatření a aby nenastala situace, která nastala už opakovaně, kdy se neúčinnost / nerealizace opatření dle ČOP konstatovala prakticky až po 5 letech.

Jelikož bylo v minulosti vydáno ČOP, kde bylo potvrzeno, že **SHZ již nelze na některých úsecích komunikace II/602 použít**, [REDAKCE] trvá na tom, že tyto závěry o nemožnosti aplikace SHZ budou zachovány i v současném řízení o ČOP v rámci závazného principu „kontinuity rozhodování“ dle správního řádu.

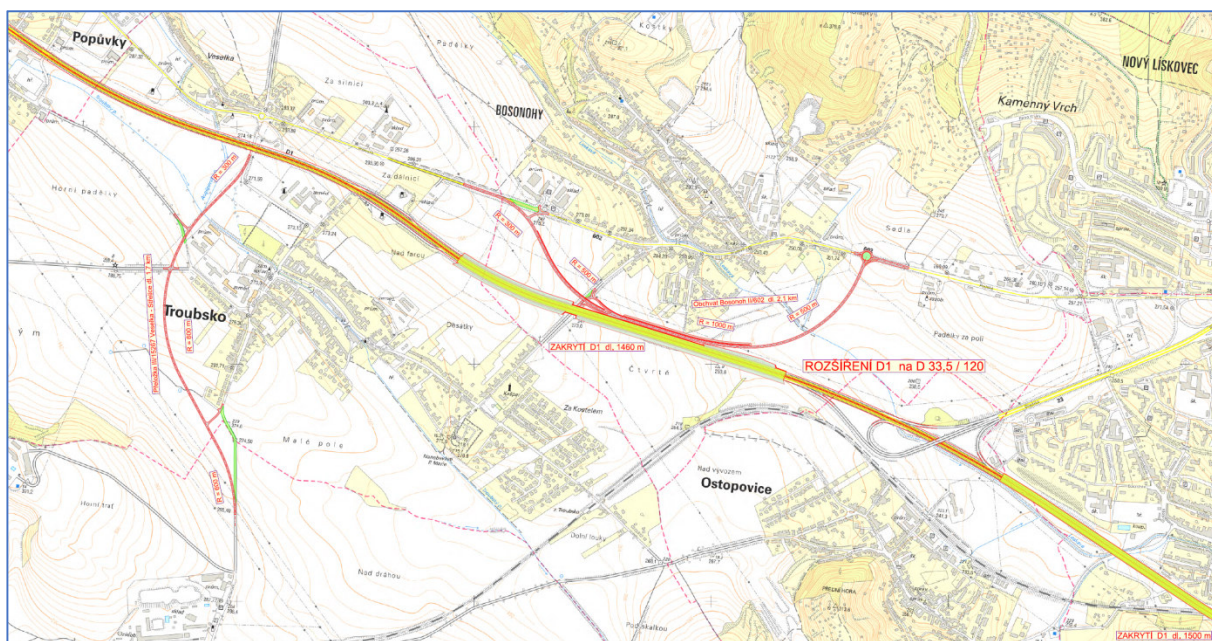
[REDAKCE] upozorňuje, že ČOP (vydané rozhodnutím KHS čj. KHSJM 15855/2016/BM/HOK z 11. 4. 2016) pro tuto komunikaci bylo zrušeno rozsudkem Krajského soudu čj. 29 A 85/2016-171 ze dne 22.6.2018) a v tomto ČOP provedené stanovení SHZ bylo zpochybněno rozsudkem Nejvyššího správního soudu (NSS). Dle odůvodnění rozsudku NSS také není možno řešit nadlimitní zatížení opakovaným vydáváním výjimek o možném překračování nadlimitního stavu. Současně NSS jasně stanovil, že aplikace korekce na SHZ musí být v ČOP přezkoumatelně odůvodněna, což se v soudem zrušeném ČOP nestalo.

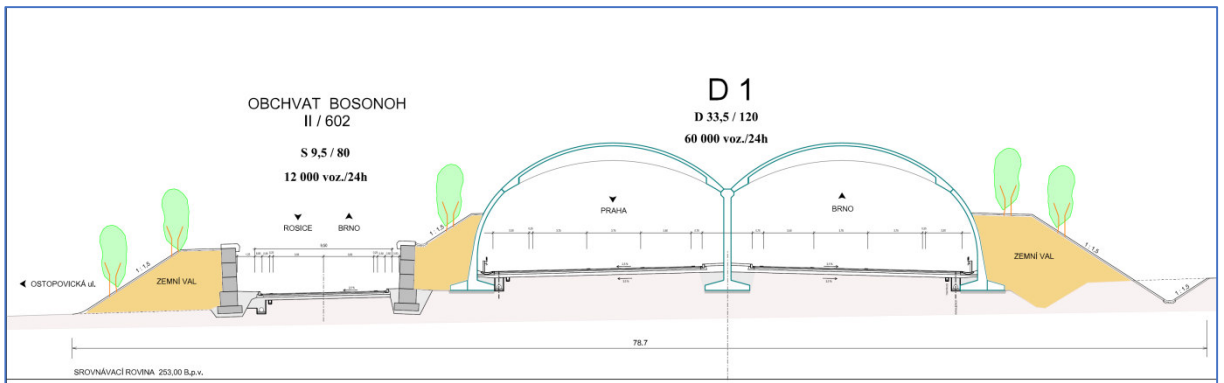
V území po zrušení ČOP rozsudkem NSS panuje protiprávní stav. Komunikace II/602 je v současnosti neoprávněně užívána bez ČOP. Vydávání dalších výjimek nesmí nastat způsobem, který by byl v rozporu s tímto rozsudkem NSS. Posouzení situace ze strany KHS a adekvátní vydání ČOP, které by naplnilo požadavky soudu, mělo být podle názoru obce Troubsko provedeno ve lhůtách dle správního řádu, tedy **prakticky již před rokem**. Prosím, přezkoumejte, proč odpovědní pracovníci KHS byli v této věci nečinní, a ve Vaší odpovědi na toto podání mi toto objasněte, abych mohla podat informaci zastupitelům a občanům, kteří na existující anomální situaci opakovaně poukazují.

[REDAKCE] **tímto proto žádá KHS, aby jako orgán odpovědný za ochranu veřejného zdraví, urychleně konala ve prospěch nápravy stavu zdraví občanů Troubska. KHS nesmí nečinně přihlížet nebo pouze do ČOP vkládat návrhy opatření, které si sám stanoví správce komunikace.**

Pro řešení situace v oblasti Troubska a Bosonoh je nutné v ČOP stanovit bezodkladné a současné uplatňování řady nápravných opatření. [REDAKCE] požaduje, aby KHS pro zahrnutí do ČOP prokazatelně v odůvodnění ČOP prověřila a do výroku ČOP zahrnula následující opatření, která lze zahájit v době účinnosti ČOP a řadu z nich lze v období platnosti ČOP i kompletně zrealizovat:

- Snížení maximální povolené rychlosti v obydlené zástavbě Troubska podél komunikace II/602 na 40 km/h s trvalým monitorováním (např. úsekové měření rychlosti), účinný dohled Policie ČR nad dodržováním stanoveného rychlostního limitu a důsledné sankcionování.
- Pokládku tzv. tichého povrchu vozovky v obydlené zástavbě obec Troubsko.
- Vyvedení nákladní dopravy, tranzitní vzhledem k obci Troubsko, na dálnici D1, a to příslušným dopravním zákazovým značením, trvalé monitorování dodržování tohoto zákazu technickými prostředky, účinný dohled Policie ČR nad dodržováním stanoveného zákazu a důsledné sankcionování.
- Zákaz plánování, schvalování a vedení jakýchkoliv objízdných tras na II/602, tj. oblastí s již překročenými zákonnými limity. Veškerá tranzitní doprava necht' zůstává, a to bez výjimek, na dálnici D1.
- Urychlení všech kroků k realizaci západního obchvatu obce Troubsko (viz schéma níže, tedy nezavlékání dopravy na v návrhu ZÚR uvažovanou komunikaci východně od zástavby obce Troubsko) a doplněného účinnými protihlukovými opatřeními, včetně možného vedení v tubusu.
- Zahájení realizace nízkoemisních zón pro zastavěnou oblast obce Troubsko (oblast jižně od D1 a v oblasti severně od D1) s vyvedením veškeré tranzitní dopravy na dálnici D1.
- Návrh zatubusování dálnice D1 (viz orientační grafická schémata níže)





- *Vyvedení dopravy od severu na D43 jako plnohodnotný obchvat celého města Brna vedený v Boskovické brázdě*
- *Dopravně technická opatření pro vedení dálkové tranzitní dopravy od Prahy/Hradce Králové/Pardubic...atd. pro směr na Vídeň po trase Jihlava – Znojmo – Vídeň (tj. po kapacitní silnici S8 dle vládou schválené Politiky územního rozvoje ČR)*
- *Stanovit zcela konkrétní časový harmonogram realizace výše uvedených opatření a zajistit průběžné monitorování implementace. Stanovit a uplatňovat sankce za nedodržování stanoveného časového harmonogramu.*
- *Provádět kontinuální monitorování hlukové zátěže v blízkosti komunikace II/602, periodicky provádět akreditovaná měření a operativně konat k nápravě situace.*

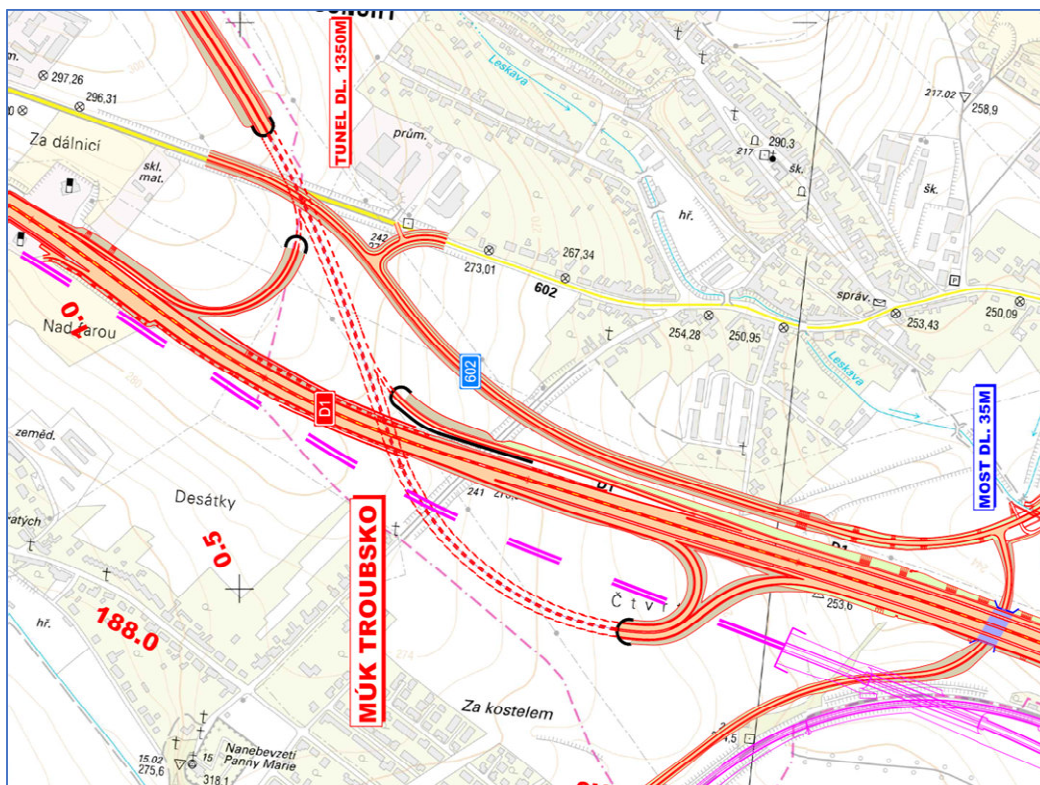
Vzhledem k tomu, že v území je druhým zásadním zdrojem hluchnosti doprava po dálnici D1 ████████ ████████ požaduje, aby bylo provedeno **mapování hluchnosti na celém správním území obce Troubsko**, tedy i v lokalitách relativně vzdálených od dálnice D1, ale hluku z dálnice D1 exponovaných díky i velmi rozsáhlému úseku D1 (viditelný a kontaktní úsek D1 v celkové délce cca 5 km, absence významných terénních zábran na území obce, potenciální odrazy a fokusace hluchnosti díky svahům na kterých je lokalizována MČ Brno-Bosonohy).

Podle zjištěných úrovní hlučnosti požadujeme navrhnout adekvátní opatření k nápravě, a to k zajištění důsledného dodržování hygienických limitů hlučnosti na celém území obce.

Vzhledem k existující situaci požadujeme vydat opatření KHS na snížení hlučnosti z dálnice D1, a to regulací maximální rychlosti na dálnici D1 na 100 km/h v denní době a 80 km/h v noční době a položení tzv. tichého povrchu vozovky.

Dále požadujeme, aby bylo nařízeno správci komunikace D1 zpracování studie pro realizaci tubusu pro ten úsek dálnice D1, který je v blízkosti obytné zástavby obce a zhodnocení vlivu tohoto opatření na celé území obce. Výstavba obchvatu MČ Brno-Bosonohy, jehož výstavby obec Troubsko podporuje, musí být provedena s důslednými protihlukovými opatřeními i ve směru k obci Troubsko a na obchvat nesmí být přiváděna dálková kamionová doprava. Návrh obchvatu nesmí být nesprávně omezován do území chybně navrhovanou dálnicí/silnicí „43“ a nepřipustnou MÚK na území obce Troubsko a MČ Bosonohy.

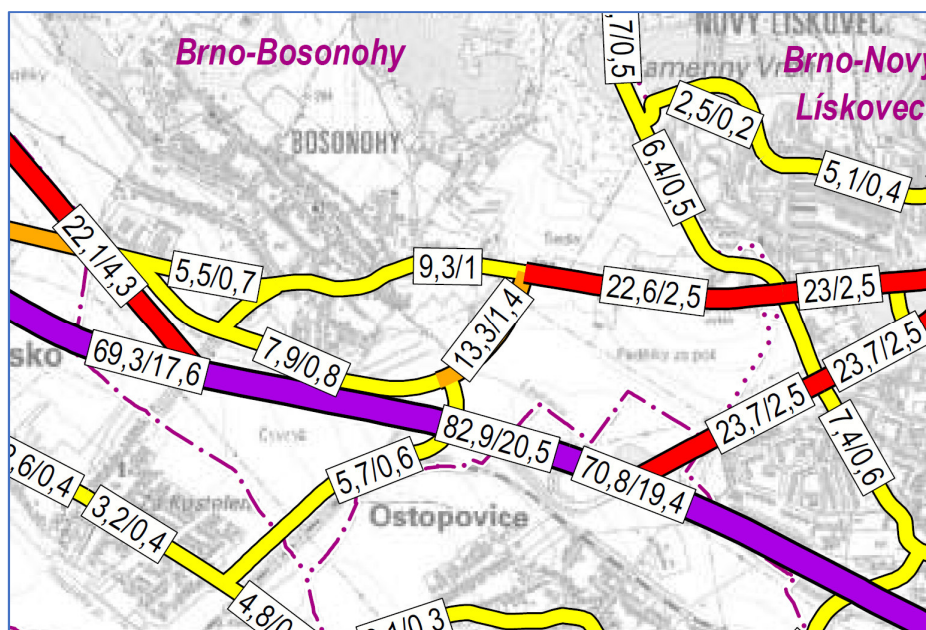
Jako ukázka nevhodnosti projektu spřažených dálničních křižovatek v předmětném území se dle podkladů pro Aktualizaci ZÚR JMK (viz studie PK Ossendorf, 2019) dokládá níže připojený návrh, kde jsou navrženy kolektorové pásy od Bohunic až za Troubsko a počet jízdních pruhů takto přesahuje všechny akceptovatelné limity – viz níže detail pro oblast Troubsko-MČ Bosonohy:



Na takto navržené D1 by byly 3+3 jízdní pruhy v hlavním tělese, 2 kolektory po 2 jízdních pruzích, obchvat Bosonoh 2+2, tedy celkem **14** souběžných jízdních pruhů + připojovací pruhy. V dopravním koridoru by potenciálně přibyla ještě JZT v konfiguraci 2+2 a v těsné blízkosti jsou pak další 2 jízdní pruhy pro II/602 (komunikace Pražská a Jihlavská) a další 2 jízdní pruhy pro souběžnou komunikaci Ostopovickou/Národního odboje, což počet souběžných jízdních pruhů v dopravním koridoru Z – V vede na celkem $14 + 2 + 2 + 2 + 2 = 22$ souběžných jízdních pruhů.

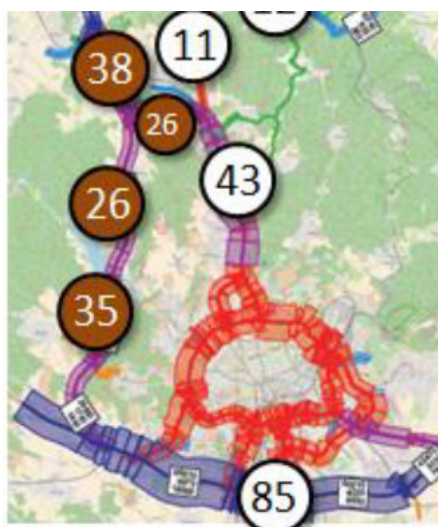
Taková situace nemá v ČR obdobu.

Zásadní problém dokládá i dopravní modelování z krajské územní studie (2018) pro Aktualizaci ZÚR JMK, kde i jen pro konfiguraci bez JZT se v úseku Troubsko/MČ Brno-Bosonohy – Ostopovice /MČ Brno-Starý Lískovec blíží pro rok 2035 pro tzv. variantu S.10 „Poučenou“ cca 83 tis. vozidel denně – viz kartogram níže:



Přítom na komunikaci „43“ je zde v krajské územní studii uváděno pouhých 22,1 tis vozidel denně pro rok 2035. Reálné hodnocení se přitom dle rezortních předpisů Ministerstva dopravy má provádět pro dobu 20 let po uvedení komunikace do provozu, tedy zde zřejmě pro rok 2055. Takové hodnocení není uvedeno nikde a nikde také není zhodnocen dopad transevropské dopravy na „43“, která je podle Politiky územního rozvoje zařazena do transevropské sítě TEN-T.

Nicméně už jen "Technicko - ekonomická studie D43 Bořitov - Staré Město D35" (2018, PK Ossendorf) dokládá v tomto prostoru pro rok 2040 cca 35 tis. vozidel denně (tedy o 60 % více než je výše uvedeno pro rok 2035).



Provede-li se korekce (dle rezortního předpisu TP 225) na relevantní rok dle rezortních předpisů, tj. na dobu 20 let od uvedení komunikací do provozu, byla by predikovaná intenzita dopravy, a to jen na D1, cca 100 tis. vozidel denně. Varianta S.10 označovaná krajem jako varianta „**POUČENÁ**“ je tak spíš

ukázkou, že by bylo potřeba, aby se zpracovatel **poučil** tím, jak vypadají krizové situace na nájezdu D1 do Prahy, kde se vyskytují tyto intenzity dopravy.

Toto vše se jeví jako zcela nekompetentní plánování a proto je níže zařazena část C, kde se toto dává do kontextu s probíhající Aktualizací ZÚR JMK.

Lze dodat, že hluková studie krajské územní studie k Aktualizaci ZÚR JMK byla odborně posouzena a shledána zatíženou mnoha zásadními vadami, a tedy nepoužitelnou. Tento posudek byl poskytnut Jihomoravskému kraji. Na požádání může [REDAKCE] Vám tento zásadní dokument poskytnout.

Uvědomujeme si Vaši obtížnou pozici v této věci, dovoluujeme si ale apelovat na smysl existence Vaší instituce, to jest především chránit občany před vlivy nepříznivými pro zdraví, ať už současnými nebo plánovanými. Domníváme se, že Vaše instituce by měla mít při řešení výše uvedených problémů velký vliv a doufáme, že ho uplatní i navzdory tlakům jiných institucí.

B.

Je nepochybné, že určení úrovně hlučnosti k 1. 1. 2001 a věrohodné a jednoznačné doložení těchto hodnot v dB pro jednotlivé měřicí body používané pro hodnocení hluku ze silnice II/602 i z dálnice D1 je nutným východiskem pro jakékoliv použití korekce na SHZ a pro kontinuitu rozhodování dle správního řádu.

[REDAKCE] proto žádá, aby KHS sdělila tyto hodnoty v dB a zaslala kopie dokumentů ze spisového materiálu KHS dokládající, jak tyto hodnoty byly určeny, a to kdy, kým a jak.

Pokud by některé informace byly již skartovány, [REDAKCE] žádá zaslání kopií těch časově nejstarších materiálů, které KHS k dané věci vlastní a kde jsou výše doložené informace doloženy, byť jako citace starších dokumentů.

C.

Současně [REDAKCE] žádá, aby orgánu územního plánování Jihomoravského kraje bylo z KHS uloženo neprodleně na KHS a v kopii na obec Troubsko doložit, že pro záměry nyní zvažované k zahrnutí do Aktualizace ZÚR JMK a pro realizaci v území, tj. vedení VRT, zkapacitnění D1 včetně zvažovaných kolektorů, navrhovaná komunikace „43“, jihozápadní tangenta (JZT) a MÚK na území MČ Bosonohy a obce Troubsko, je proveditelné dodržení zákonných limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci a zcela konkrétně doložit jakým způsobem se dle pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK reálně dá dosáhnout tohoto zákonného limitu.

Přitom KHS si musí nechat písemně a věrohodně doložit, že tento průkaz od pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK jednoznačně prokáže, že tohoto zákonného stavu lze docílit navrhovanými opatřeními **za situace, že ani po desítkách let se tento stav v území nepodařilo zajistit.**

Bez tohoto průkazu vzniká rozpor se základním ustanovením stavebního zákona, rozpor s § 18 odst. 1, kde cit. zákon požaduje, aby územní plánování v každé územně plánovací dokumentaci, tedy i v Aktualizaci ZÚR JMK, naplnilo povinnost, že územně plánovací dokumentace vytváří předpoklady pro výstavbu. Toto rozhodně není splněno, pokud absentuje průkaz proveditelnosti dodržení zákonných limitů, zde pro novou komunikaci a tím i pro celé území 60 dB ve dne a 50 dB v noci (tj. bez aplikace korekce na SHZ).

Totéž se vztahuje k nepřipustnosti vymezení JZT na území obce Troubsko, a to i jako územní rezervy pro tuto kapacitní komunikaci.

Do doby, než toto vše bude věrohodně doloženo, je nepochybně nepřipustné vydat souhlasné vyjádření KHS k v současnosti zveřejněnému návrhu Aktualizace ZÚR JMK.

D.

Současně tímto [REDAKCE] na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, žádá

- a) o kopii dokumentu s obsahem spisu (tzv. soupis spisu) a kopii dokumentů nalézajících se ve spise, který byl veden pro vydání ČOP z roku 2016 pro II/602, které bylo zrušeno výše citovaným rozsudkem soudu
- b) o kopii dokumentů ze spisového materiálu KHS, které se týkají II/602 od vydání ČOP z roku 2016, včetně těch dokumentů, které se týkají plnění podmínek 3, 4 a 5 z ČOP z roku 2016, které bylo zrušeno výše citovaným rozsudkem soudu
- c) o kopii dokumentu s obsahem spisu a kopii dokumentů ve spise, který je od rozsudku soudu v roce 2018 veden pro vydání nového ČOP pro II/602 a kopii všech dokumentů ze spisového materiálu KHS, které se týkají II/602 od výše citovaného rozsudku soudu
- d) o kopii dokumentu s obsahem spisu a kopii dokumentů ve spise, který byl veden pro nedávno skončené šetření ombudsmana ve věci podání občanů MČ Bosonohy (zřejmě spis. Sp. Zn. S-KHSJM 65132/2017) a kopii všech dokumentů ze spisového materiálu KHS od vydání ČOP v roce 2016 týkajících se II/602, které nespádají pod body a) – c) výše
- e) o kopii dokumentu s obsahem spisu a kopii všech dokumentů ze spisu KHS, týkající se Územní studie pro Aktualizaci ZÚR JMK (Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno)
- f) o kopii dokumentu s obsahem spisu a kopii všech dokumentů ze spisu KHS, týkající se Aktualizace ZÚR JMK

Všechny dokumenty existující elektronicky jsou požadovány elektronicky, a to v originálních formátech.

Předem děkuji za [REDAKCE] za plné vyřízení tohoto podání.

[REDAKCE]

[REDAKCE]

