

Úřední záznam o telefonickém hovoru

Komu telefonováno:

- KHS, vedoucí pr. odboru, [REDACTED]
- KHS, zpracovatelka [REDACTED]
- Mě Policie - dopravní jednotka, Křenová, vedoucí [REDACTED]

Obsah hovoru:

Na základě detailního studia spisu, včetně správní žaloby a replik stran, a mého předběžného právního hodnocení (ZŠ se zaměřením na spíše dílčí otázky s cílem maximálně zobjektivizovat skutkový stav tak, aby bylo možné stěžovatelovy námítky vypořádat jednoznačně a bez dalších pochybností, přičemž napadení samotného časově omezeného povolení nadlimitního zdroje hluku [ČOP], jako nezákonného, dle mého **není** na místě) jsem ještě před ZŠ konzultoval některé detaily skutkového stavu s KHS a Městskou policií, jak následuje:

- **Podmínku snížení rychlosti** na předmětném úseku komunikace do ČOP 2016 dala z vlastní iniciativy KHS i přesto, že z okolností bylo zřejmé, že patrně nepovede k výraznějšímu zlepšení hlukové zátěže (viz odůvodnění ČOP a replika KHS na správní žalobu), neboť již nyní je komunikace ve dne špatně průjezdná a rychlost se pohybuje od 30 do 40 km / h i kvůli dopravním „zpomalovacím“ prvkům (viz informace spisu o předchozí rekonstrukci silnice v r. 2008-2010 – projekt „zklidnění ulice P [REDACTED]“), v noci pak dle zprávy o plnění podmínek ČOP, na které odkazuje replika KHS k podané správní žalobě, došlo k dokonce mírnému zhoršení hlučnosti (v řádu desetin dB).
- K mé související otázce v připravované výzvě k vyjádření (NZŠ) ohledně skutečnosti, že podmínka ČOP č. 4 (zpráva o ověření účinnosti protihlukového opatření - snížení rychlosti jízdy v noční době na sil. II/602 v ul. P [REDACTED] v Brně přechodnou úpravou provozu) byla dle provozovatele patrně již s konečnou platností splněna tím, že provedl **omezení rychlosti osazením dopravních značek snižující rychlost na „pouhých“ dobu 18 dnů** bez toho, aby bylo zřejmé, zda skutečně tato rychlost byla dodržována neboli především kontrolována ze strany policie, odkázala na informace viz předchozí bod a sdělila, že provozovatel na tuto podmínku „přistoupil“ spíše kvůli psychologickému efektu a zvýšení bezpečnosti, neboť její patrně nevýznamný pozitivní efekt byl již znám předem. Po provedeném měření ale toto opatření k efektu příliš nevedlo, resp. v noční době má efekt opačný (dobrždování). Snížení rychlosti má co do snížení hluku význam u vyšších rychlostí (např. z 80 na 50 km/h), ale u snížení rychlosti z 50 na 40 km/h je efekt už zanedbatelný.
- Zásadní je dostavba obchvatu; k tomu jsem obecně popsal má zjištění ohledně NSS zrušených ZÚR a nově projednávaných ZÚR v r. 2016 s tím, že bližší informace nemám

ani já (uvedla, že ani ona). Sdělila pouze, že dle jejích informací měl být **obchvat veden mezi obcí Bosonohy a dálnicí**, což se setkalo s velkým odporem občanů obce.

- K tomu dodala, že stěžejní je za dané situace také přístup obce samotné, která nečiní nic, co by mohlo vést ke zlepšení hluku na jejím území a spíše pasivně spoléhá na činnost orgánů státní správy, ačkoli by obec sama mohla a měla např. více tlačit na Kraj ohledně dostavby obchvatu, stanovit emisní zóny, zajistit měření rychlosti (s tím jsem souhlasil, neboť navíc příjmy z pokut a nákladů správního řízení tvoří zisk rozpočtu obce),
- doplnila ještě, že **konkrétně u domu stěžovatele je limit splněn** (SÚS už dříve provedla měření přím u něj)
- *nekonzultoval jsem čistě teoretické omezení nadlimitního zdroje omezením provozu?*
- Podle dohledaného seznamu 125 míst, kde je **MěPo** prováděno měření rychlosti https://www.mpb.cz/fileadmin/user_upload/dokumenty/Mista_mereni_rychlosti_5-a.pdf, je měření rychlosti prováděno i na ulici Pražská (položka 82). MěPo provádí měření radarem a laserovým měřičem¹. Více informací poskytne případně **ředitelství MěPo** a především **odbor dopravy MMB**.

Zapsal: Mgr. Tomáš Maňas

Souhlasí: Mgr. Jana Gregorová, vedoucí odd. stavebního řádu a životního prostředí

¹ Více i na <https://www.mpb.cz/mereni-rychlosti/>